PAUL WALLE
Chargé de mission du Ministère du Commerce

AU BRÉSIL

ÉTAT D'AMAZONAS
ET
TERRITOIRE FÉDÉRAL DE L'ACRE

LIBRAIRIE ORIENTALE & AMÉRICAINE
E. GUILMOTO, Éditeur
6, Rue de Mézières, PARIS

1912

AU BRÉSIL

ÉTAT D'AMAZONAS ET TERRITOIRE FÉDÉRAL DE L'ACRE

DU MÊME AUTEUR

Au Pays de l'Or Noir. Le Caoutchouc du Brésil. *Nouvelle édition, revue.* Un volume in-8°, 62 illustrations et 3 cartes, broché **4 50**

Au Brésil. — De l'Uruguay au Rio São Francisco. Préface de **M. ÉMILE LEVASSEUR**, Administrateur du Collège de France. *Nouvelle édition, revue.* Un volume in-8°, avec 95 illustrations et 9 cartes, broché **8 50**

Au Brésil. — Du Rio São Francisco à l'Amazone. *Nouvelle édition, revue.* Un volume in-8°, avec 105 illustrations et 13 cartes, broché **8 50**

Ouvrages couronnés par la Société de Géographie, prix Bonaparte Wyse (Médaille d'or) et par la Société de Géographie Commerciale (Médaille Crevaux).

Le Pérou économique. Préface de **M. PAUL LABBÉ**, Secrétaire général de la Société de Géographie commerciale. *Deuxième édition.* Un vol. in-8°, avec illustrations et carte, broché . . . . . **9 »**

Ouvrage couronné par l'Académie Française, et par la Société de Géographie Commerciale (Médaille Pra).

INTRODUCTION

Dans un précédent ouvrage intitulé *De l'Uruguay au Rio São Francisco*, nous avons présenté les divers États du sud et du centre du Brésil, visités par nous au cours de la mission que M. le Ministre du Commerce et la Société de Géographie commerciale de Paris avaient bien voulu nous confier. Nous avions pour tâche d'étudier les progrès, les ressources, la situation économique de la grande République sud-américaine, ainsi que d'examiner les méthodes commerciales employées par nos concurrents étrangers dans ce pays. Dans ce second volume, nous donnons un aperçu aussi complet que possible des États du littoral nord et de l'extrême nord, en général fort négligés par les voyageurs et dont on parle fort peu, quoique la plupart d'entre eux méritent d'attirer et de retenir l'attention des Européens par l'importance de leurs ressources et l'avenir qui leur est réservé.

De même que dans la première partie de notre travail, nous avons dû, dans celle-ci, faute de place, systématiquement écarter les anecdotes et menus incidents de voyage, car nous tenons avant tout à fournir le plus grand nombre que nous pourrons de renseignements pratiques. Notre itinéraire comportait la descente du rio São Francisco qui nous offrait des régions tout à fait neuves, jusqu'à Joazeiro, dans le nord de l'État de Bahia. L'accident déplorable (1) qui coûta la vie à notre regretté compagnon de voyage M. Ernest Dubosc, ingénieur agronome, survenu près de

(1) Voir : *De l'Uruguay au rio São Francisco*, page 429.

Pirapora, sur les rives du São Francisco, nous obligea à changer notre itinéraire. Nous revînmes donc vers la côte, ce qui nous permit de visiter l'État d'Espirito Santo qu'il eût été regrettable de négliger, pour continuer par les États de Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Parahyba, Rio Grande do Norte, Ceara, Piauhy, Maranhão, Pará et Amazonas.

On a souvent dit, à tort, que seule la partie centrale et méridionale du Brésil était habitable pour des Européens. C'est là une erreur: erreur tellement répandue, qu'elle a cours même à Rio de Janeiro, si bien que tous les efforts toutes les largesses vont de préférence vers le Sud, où l'on peut escompter des résultats plus rapides, pendant que les États du Nord sont tant soit peu négligés. Cette conviction vient de ce qu'on visite peu ces États qui conservent, par tradition, la mauvaise réputation qui leur a été faite sur la foi de relations écrites un peu à la légère, il y a fort longtemps.

Dans tous ces États, l'Européen peut parfaitement s'acclimater et vivre en bonne santé, principalement dans ceux de Pernambuco, Parahyba, Rio Grande do Norte, Ceara. Nous avons trouvé dans ces États, dans leurs capitales surtout, une population européenne relativement nombreuse, et en proportion, autant de Français que dans certaines villes du Sud plus favorisées. Dans l'Amazonie, à laquelle on se plaît à faire une réputation d'insalubrité des plus exagérées, nous avons rencontré en bonne santé des compatriotes qui habitaient le pays depuis plus de vingt ans ; nous y avons nous-même séjourné trois fois sans jamais avoir été malade. La fièvre intermittente ou paludéenne, qui sévit à l'état endémique sous des formes plus ou moins bénignes sur les rives boisées de certains cours d'eau de l'intérieur ou sur quelques parties marécageuses du littoral, ne suffit pas pour faire déclarer insalubre une région tout entière. D'autant plus, que la fièvre atteint principalement les individus qui abusent des boissons alcoolisées tout en s'alimentant d'une façon insuffisante; il suffit le plus souvent à l'Européen de quelques mesures d'hygiène pour rester indemme de tout paludisme.

On a dit, également à tort, que dans ces mêmes États le

travail manuel était interdit aux Européens, qu'ils ne pouvaient ni s'acclimater, ni travailler, qu'ils ne doivent être là, qu'éducateurs ou chefs. Certes! ce rôle leur convient mieux, mais partout, nous avons vu des Européens travailler comme en Europe sans tenir compte des heures de canicule, ce qui est certainement une imprudence. Même dans les régions réputées insalubres, telles que les rives du rio Madeira dans la partie où l'on construit le chemin de fer du Madeira au Mamoré, dans ces forêts où le remuement des terres occasionne pourtant la fièvre paludéenne, ce sont les ouvriers italiens et espagnols qui fournissent aujourd'hui la meilleure main-d'œuvre.

Espirito Santo, malgré sa petite superficie, mais grâce à la grande fertilité de son sol et à la considérable valeur de ses forêts; Bahia, avec ses magnifiques plantations de cacaoyers et de tabac, ses richesses minérales si variées; Pernambuco avec ses immenses champs de canne à sucre, ses multiples raffineries qui approvisionnent de sucre presque tout le Brésil, ses plantations de coton, sont à notre avis les États les plus riches et les plus susceptibles d'un développement prochain. Toutefois nous avons trouvé que ces États, comme leurs voisins d'ailleurs, avaient bien peu progressé pendant ces dernières années. La construction de ports et de quais de débarquement à Victoria, Bahia et Pernambuco (ces deux derniers en construction), va heureusement, dans un avenir prochain, changer la face des choses en fournissant à ces États un outillage commercial moderne qui augmentera et facilitera grandement leurs transactions.

Depuis Bahia, pourvu d'une baie splendide, les États du nord du Brésil semblent en général se ressentir du manque de bons ports, alors que ceux-ci sont si abondants au sud. Ce fait est d'autant plus regrettable, que la vie de tous dépend directement de la mer. On peut en quelque sorte, pendant un certain temps encore, considérer ces États comme autant d'îles virtuelles, chacune isolée du reste du pays, d'un côté par la mer, et de l'autre par le sertão (1) inculte et inex-

(1) Mot signifiant : terre de l'intérieur peu explorée et peu exploitée.

ploité. Le littoral est le poumon de ces États; par là, ils respirent la brise forte de l'Océan qui leur permet l'échange de leurs produits et la communication avec le monde extérieur.

La fondation de la plupart de ces ports, que l'on ne choisirait plus aujourd'hui, date de l'époque coloniale, où en raison des petits navires au faible tirant d'eau employés, la navigation au long cours se contentait de n'importe quelle rivière pour lui servir d'abri. C'est ainsi que furent constitués les ports d'Aracajú (Sergipe), Parahyba, du Rio Grande do Norte, de Ceara, Piauhy, Maranhão, etc. Ce dernier est toutefois le port le plus sûr, le plus abrité, celui qui pourrait rendre le plus de service de toute la côte nord, si les sables amenés par l'Océan ne diminuaient pas chaque jour sa profondeur.

Le peu de progrès réalisés par certains États, est certainement dû au trop grand nombre de nègres qui s'y sont concentrés après l'abolition de l'esclavage; Bahia, Maranhão, Pernambuco et Rio, particulièrement les deux premiers, sont ceux où il en existe le plus. Grâce à la douceur du climat et à la fertilité prodigieuse du sol qui leur donne, presque sans travail, les quelques fruits, bananes, patates, et le manioc nécessaires à leur alimentation, ils peuvent paresser tout à leur aise, et, par leur indolence, retardent le développement du pays.

On peut considérer toutes ces régions comme des pays neufs où il y a beaucoup à faire, où tout capital, toute énergie, toute activité trouveront utilement à s'employer. Après quelque temps de séjour dans ces États et surtout après avoir pris contact avec cette population aux éléments si variés, nous nous sommes de plus en plus convaincu que, malgré ce qui a pu être dit et écrit, nous visitions des contrées presque ignorées et surtout négligées par le plus grand nombre de nos capitalistes, industriels et commerçants ; un terrain presque vierge pour notre propagande commerciale et pour notre propagande intellectuelle, laquelle, heureusement, se fait sans nous. Nulle part, nous ne pouvons trouver un marché plus favorable ; encore faut-il y aller : partout on ré-

clame nos produits, qui plaisent le mieux par leur bon goût et leur qualité, et que l'on préfère même avec une légère majoration. Les marchandises allemandes ne sont achetées qu'en raison de leur bon marché et parce que d'autres ne se présentent pas, mais surtout parce que les industriels et commerçants allemands accordent les plus grandes facilités à leurs clients, et savent répondre rapidement et clairement à leurs demandes d'informations, de prix ou d'échantillons.

Toutefois un renouveau d'initiative se manifeste parmi nos industriels et négociants et nous avons eu la satisfaction de rencontrer dans les diverses capitales du littoral nord, et surtout dans les États amazoniens des représentants français paraissant fort bien choisis qui faisaient de brillantes affaires. En Amazonie cependant, le commerce français ne se développe pas comme il le devrait et le pourrait dans cette région qui progresse très rapidement. A Pará et à Manaos, nous plaçons surtout des conserves de toutes sortes, des vins, des liqueurs variées, de la parfumerie, mais en ce qui concerne les étoffes légères, le blanc, tissus divers et dentelles, nous nous laissons concurrencer par les produits belges.

Nous le répétons, il y a beaucoup à faire dans les États du nord du Brésil, en particulier dans ceux d'Espirito Santo, Bahia, Pernambuco, dont une partie de la capitale va être incessamment bouleversée par la pioche des démolisseurs pour la convertir en ville moderne, et dans l'Amazonie. Dans l'aperçu sincère et simple que nous donnons des ressources et de la vie de ces États, nous ne voulons pas faire de propagande en faveur du Brésil, mais être utile aux intérêts de la France en montrant à nos industriels, négociants et colons agriculteurs, qu'il y a dans ces régions, plutôt négligées, un immense champ d'action pour les grandes et les moyennes entreprises soigneusement étudiées.

P. W.

Carte de l'État de l'Amazonas.

ÉTAT D'AMAZONAS

CHAPITRE PREMIER

I. De Belem à Manaos. — II. Aspect réel des rives et de la forêt amazoniennes. — III. Sur le fleuve, navigation, îles et arbres flottants. — IV. Un produit peu connu, le guaranà. — V. Sitios et barracoes, Obidos. — VI. L'Etat d'Amazonas. — VII. Parintins et Itacoatiara, autres centres amazoniens. — VIII. — Le port de Manaos et le Rio Negro. — IX. Manaos, à travers la ville. — X. Maisons, hôtels, marché

I. — Les 927 milles ou 1.718 kilomètres qui séparent Belem du Pará de Manaús (1) sont franchis par les grands paquebots des Compagnies anglaises et allemandes ou par ceux du « Lloyd Brazileiro » en quatre jours ; par contre, le voyage de retour s'opère en deux jours seulement. Les gaiolas ou vapeurs de la *Steam Amazon C°* mettent six jours et plus, en raison de leurs multiples escales. Nous leur préférons cette fois « l'Alagoas » du Lloyd, dont la table est beaucoup plus confortable et où l'on dispose naturellement de plus d'espace et de commodités.

A peine sorti du port de Pará, on traverse la baie de Marajo ; à certains moments on a l'illusion de se trouver au milieu de l'Océan. Un peu plus loin, le paquebot se rapproche des rives que les commandants de vapeurs recherchent à la montée, parce que le courant y étant moins fort le voyage n'est pas retardé.

Quelques heures après notre départ nous passons sans nous y arrêter devant les bourgs de Bõa Vista et Curralinho, qui se trouvent à droite. La jolie ville de Breves

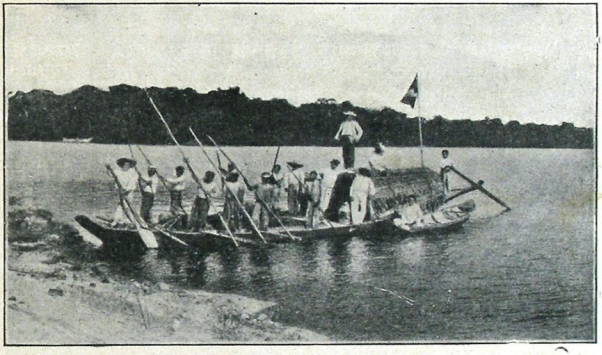
(1) Ou Manaos, orthographe adoptée par les Brésiliens.

se présente au milieu du canal et en face de l'île du même nom, sur les bords de l'île de Marajo et sur la rive nord du canal de Paramaú; nous avons déjà parlé de cette ville qui est un grand centre de production de caoutchouc. Le détroit de Breves est une des parties les plus agréables du voyage; ce n'est pas à proprement parler un détroit compris entre deux rives du fleuve, mais un bras de celui-ci rendu étroit par le grand nombre d'îles qui le couvrent. C'est la route presque obligatoire de tous les vapeurs qui sillonnent l'Amazone, non seulement parce qu'elle raccourcit de beaucoup le voyage, mais parce que les eaux de ce détroit étant profondes, cela diminue les préoccupations des capitaines et pilotes des navires.

II. — Les rives du détroit ou canal de Breves sont beaucoup plus peuplées que les autres zones, cela pour deux raisons, parce qu'il y a là de faciles moyens de communication et parce qu'il y a grande abondance d'arbres à caoutchouc. La navigation continue : on passe devant les îles verdoyantes de Mucujubim, Jabirú, Minsaras, Mutumquara, etc., etc.; c'est alors qu'on peut le mieux examiner la forêt amazonienne, ou du moins ses bords : ce sont tout d'abord des acclamations d'enthousiasme pas toujours justifiées parmi les passagers qui, pour la première fois, pénètrent au cœur de l'Amazonie, à la vue d'une flore exubérante. Toutefois, quelques-uns manifestent leur étonnement de ne pas voir plus fréquemment les arbres géants que mentionnent toutes les relations de voyage, ceux-ci ne se montrent en effet que de distance en distance.

En réalité, la forêt vierge apparaît comme un amas touffu de végétation tellement dense que les multiples variétés d'arbres et de plantes luttant entre elles pour l'air et pour la lumière, c'est-à-dire pour la vie, s'étouffent mutuellement et n'atteignent qu'une hauteur et une dimension restreintes. C'est seulement plus loin du rivage, dans les parties où le sol est plus élevé, qu'au milieu de fourrés impénétrables surgissent des arbres séculaires en plus grand nombre et moins espacés que sur les rives. Ceux-là sont sortis victorieux de la lutte pour la vie. L'œil étonné s'arrête alors sur

les troncs énormes de l'itauba ; il fournit le fameux bois de pierre qui a la propriété d'être imputrescible, le cèdre blanc ou acajou amer, d'un aspect rose clair; le cèdre palulale, arbre immense qui atteint jusqu'à 3 mètres de diamètre et dont on voit souvent les troncs déracinés par les eaux flotter sur le fleuve où ils sont un danger pour la navigation; le pão-ferro ou bois de fer ; le guarabu ou bois rouge; l'acapú, bois gris de grande valeur et quantité d'autres essences qu'il serait trop long d'énumérer. Ces arbres sont envahis par une



Navigation sur le rio Tapajoz.

multitude de lianes de toutes grosseurs qui, du sommet, viennent tomber dans les eaux du fleuve.

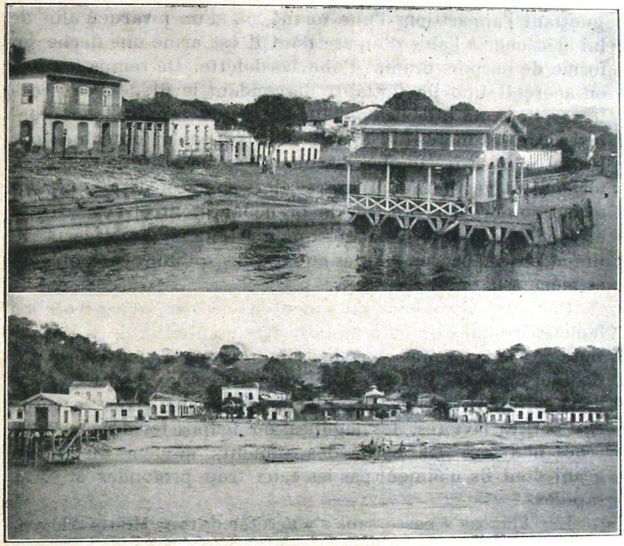
Ce qui frappe le plus dans cette végétation, c'est le nombre et la variété des palmiers qui parviennent à sortir leurs panaches verts du fouillis inextricable; la flore amazonienne comprend plus de 600 variétés de palmiers bien classifiés et il en existe encore d'autres. Ceux qui dominent sont : le jussára ou assahy, les miritys, le cocotier babassú, l'inajá, le tucum épineux, les jauarys, les urucurys, etc., etc., qui apparaissent tantôt en touffes isolées, tantôt en grand nombre sur un vaste espace luttant entre eux de beauté.

Lorsque ces palmiers disparaissent, le spectacle de la forêt ne présente plus la même séduction et devient monotone par sa perpétuelle continuité. Les forêts du Sud, particulièrement celles de la vallée du rio Doce et du haut Uruguay, que nous avions admirées pour la première fois pendant le début de notre voyage, si elles ne possèdent pas la variété et la magnificence de la flore amazonienne plus tropicale, n'en sont pas moins imposantes, et les arbres aux troncs énormes et plus droits y apparaissent peut-être plus fréquemment à la lisière.

III. — Après Breves, le premier centre important que l'on rencontre au bout d'une dizaine d'heures de navigation, est Gurupá, située sur la rive droite de l'Amazone, dans le véritable bras duquel on pénètre aussitôt après. Nous passons devant l'embouchure du Xingú où se trouve la petite ville de Porto de Moz, puis devant Prainha, gros bourg salubre, très bien situé sur la rive gauche du fleuve, au confluent de l'Urubuquara. A partir de cet endroit, l'Amazone s'élargit considérablement; au loin, on aperçoit indécise la ligne sombre d'une végétation ardente, qui devient lassante au bout d'une journée ou deux de navigation.

La vallée amazonique se montre alors telle qu'elle est, une plaine immense de terres inondables, où l'on ne découvre qu'un horizon limité, composé de trois quantités incommensurables, la voûte infinie des cieux, le fleuve et la forêt interminables. On n'aperçoit ni falaise, ni colline pour remonter le paysage. L'attention du voyageur abandonne alors la nature pour observer des choses moins belles mais non moins intéressantes; c'est tout d'abord le mouvement des navires qui à cette époque de crue naissante sillonnent en tous sens l'Amazone et ses affluents. Ce sont naturellement les gaiolas, les vapeurs types de la navigation du grand fleuve, qui sont les plus nombreux; alertes et audacieux ces vapeurs portent la vie et l'activité commerciale jusqu'aux points les plus reculés des régions habitées. Ils touchent partout où il y a quelques marchandises à prendre ou à laisser. Pour eux, pas besoin de quais ou de wharfs, les escales sont courtes, le plus souvent une planche est rapidement jetée du bord sur

la rive, et par ce débarcadère improvisé on transporte, dans la cale des gaiolas, la grande richesse de la forêt, le caoutchouc recueilli par les multiples seringaes dispersés à travers l'immense vallée. C'est ainsi que le produit est amené à



Sur l'Amazone. — Un coin de Breves et de Monte Alegre.

Manaos et au Pará, qui, à leur tour, l'expédient pour tous les grands centres industriels du monde.

Après les vapeurs qui passent parfois à quelques encablures, on observe curieusement les arbres entraînés par le courant, ce sont le plus souvent de vieux cèdres qui s'effondrèrent sous le poids des ans ou, ce qui est plus fréquent, sont déracinés par les crues successives qui creusent des excavations sous leurs racines. Dans cette région il est inu-

tile d'aller dans la forêt abattre du bois, il suffit d'attraper au passage celui qu'entraîne le fleuve.

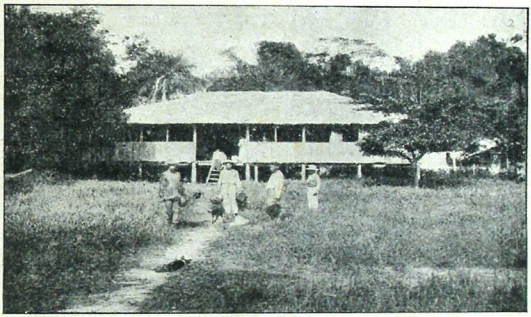
On croise aussi des pirogues, ou montarias, en forme de cigares; l'un des deux caboclos (métis d'Indien, se dit aussi des Indiens soumis) qui les montent se tient debout, guettant l'apparition d'une tortue ou d'un pirarucú afin de lui décocher à l'aide d'un arc dont il est armé une flèche en forme de harpon munie d'une cordelette. De temps à autre on aperçoit une île flottante descendant le fil de l'eau; ces îles et îlots, de dimensions plus ou moins grandes, sont formées par des morceaux de rives disloquées et entraînés par les eaux, avec les touffes d'arbustes et de graminées qui en forment la végétation. D'autres îlots sont constitués par un grand nombre d'arbres et de branchages entrelacés, arrêtés et soudés à la rive pendant quelques mois, recouverts de limon, envahi par les plantes aquatiques, qu'une crue entraîne et mène à la dérive.

Quelques voyageurs s'étonnent de ne pas apercevoir les fameux caïmans qu'on leur a dit être nombreux dans l'Amazone et sur lesquels ils pensaient exercer leur adresse. Comme nous l'avons expliqué les sauriens pullulent en effet dans certaines régions, mais ils préfèrent les rives vaseuses des petites rivières, les lagunes ou igapos formées par les crues non loin des bords des affluents moyens du fleuve géant dont ils n'aiment pas les eaux trop profondes et trop rapides.

L' « Alagoas » passe sans s'y arrêter devant Monte Alegre, que nous connaissons déjà, agréable petite ville située sur une colline de 300 mètres, sur la rive gauche du Garupatuba. Quelques heures plus tard, nous faisons escale à Santarem, localité assez importante et très florissante, située à 694 kilomètres de Belem, un peu en dessous du confluent du Tapajoz avec l'Amazone. Santarem espère devenir plus tard le grand entrepôt du commerce de Matto Grosso; cette ville possède déjà un théâtre, de belles habitations, et un marché bien pourvu. Dans les environs se trouve une ancienne colonie américaine qui s'est établie là après la guerre de Sécession. Santarem exporte, outre du caoutchouc et du

bétail, du poisson salé, du cacao, des castanhas, l'huile de copahu, la vanille et, en quantité notable, le guaraná, excellent, mais peu connu en Europe.

IV. — Le guaraná est un produit très singulier préparé avec le fruit d'une liane, la *Paulinia sorbilis*, qu'on trouve à l'état sauvage dans les forêts, mais que les indigènes de la vallée du Tapajoz cultivent depuis longtemps. Les semences que cette plante grimpante fournit à partir de quatre ans sont de petites noisettes formant grappes, à peine plus



Habitation de patron seringueiro.

grosses que deux grains de café. C'est avec ces semences d'une couleur rougeâtre que les Indiens de la région préparent le guaraná. Après la récolte qui a généralement lieu en novembre, ils soumettent les graines à une rapide torréfaction parce que la pellicule se détache plus facilement; elles sont ensuite mises dans un sac ou un récipient quelconque qui est agité ou remué avec un bâton. Les graines sont ensuite écrasées entre deux pierres chauffées; on mélange de l'eau à la poudre, du cacao et de la farine de manioc, ce qui forme une pâte, divisée ensuite en baguettes.

Aujourd'hui, les Indiens du Tapajoz ne sont plus les seuls à fabriquer le guaraná, les habitants de Santarem et de

Maués leur font concurrence, mais les procédés de fabrication ne se sont pas améliorés pour cela. Tout le monde s'ingénie, par exemple, à donner à cette pâte la forme la plus curieuse sinon la plus gracieuse; les morceaux affectent surtout des formes d'animaux, serpents, crocodiles, tortues, poissons, lézards, de fruits comme l'ananas et le cacao. Ces dispositions sont données quand la pâte est encore molle; après avoir été exposé au soleil, le guaraná prend une consistance très dure et on doit le râper pour l'employer. C'est un rafraîchissement très agréable mélangé à de l'eau sucree, il est en même temps très recommandé pour ses propriétés médicinales; il est employé comme préventif contre la fièvre intermittente, c'est surtout un astringent excellent dans les malaises intestinaux, principalement la dysenterie.

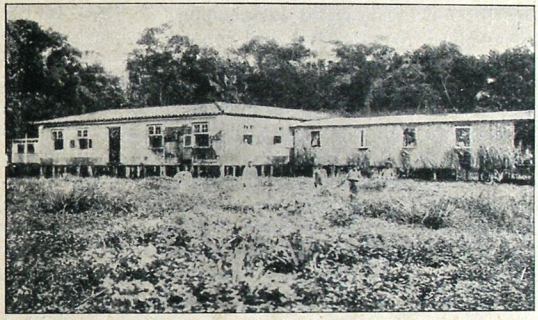
L'analyse du guaraná a démontré que ce produit contenait une quantité de caféine plus grande que celle du thé, café ou maté. En effet, quand le café donne seulement 1.26 p. 100; le maté 1.20 à 2 p. 100; la noix de kola 3 p. 100; le thé noir 2.13 à 3 p. 100, le guaraná a 5 p. 100, plus une huile fine, une huile volatile, de la gomme, de l'amidon et un tannin spécial qui le rend astringent. La principale exportation de ce produit se fait surtout pour le sud du Brésil, mais principalement pour Cuyaba, capitale du Matto Grosso où les planteurs du Tapajoz en expédient plus de 30.000 kilos chaque année au prix de 4 à 6 fr. le kilo. On commence également à faire une certaine exportation de guaraná vers l'Europe; si ce produit était plus connu il serait pour l'instant difficile de satisfaire aux demandes qui se produiraient alors.

V. — Nous continuons à remonter le fleuve; l'aspect des rives semble plus varié, car l'Amazone se resserre, et nous passons encore une fois près des deux grandes îles Tapara et Mutara que nous laissons à droite, ces îles se trouvent devant la ville d'Alemquer, située au confluent de l'igarapé (petite rivière) Itacaraca et du Surubiú.

Les rives apparaissent toujours aussi couvertes de forêts, mais on constate de plus nombreuses éclaircies, surtout après avoir dépassé l'embouchure du grand lac de Villa Franca, le

plus profond de l'Amazonie. Au milieu de la puissante végétation qui encadre la masse des eaux, on aperçoit des constructions, les unes rustiques, les autres superbes, couvertes de tuiles rouges ou de tôle ondulée qui resplendit au soleil. Ce sont les sitios de quelques modestes caboclos, ou celles d'un planteur plus riche qui se livre à la culture du cacao, du manioc, du tabac ou des bananes.

Les hameaux deviennent plus nombreux; ils sont, il est vrai, en général formés de quelques barracoes ou de quel-



Sitios ou habitation de planteur de cacao.

ques maisons en bois construites sur pilotis, afin de les mettre à l'abri des crues.

Le barracão (au pluriel barracoes) est la construction typique de l'Amazonie; que ce soit sur l'Amazone ou sur ses affluents, on aperçoit de temps en temps sur les rives ces habitations propres à la région; la façade est généralement ouverte sur le fleuve avec un petit débarcadère en bois sur le devant. Quelques canots, pirogues, chalands, parfois une chaloupe à vapeur, complètent invariablement le tableau. Les barracoes sont toujours construits aux bords du fleuve ou des rivières, en un endroit où l'accostage est facile pour les embarcations et vapeurs du fleuve.

Le mot barracão, qui signifierait plutôt baraque, dési-

gnait au début et désigne encore des constructions primitives, des cabanes provisoires, mais celles-ci ne tardent pas à se transformer en constructions stables. Celles des riches patrons seringueiros sont en briques, pierres et chaux, mais bien souvent aussi entièrement en bois, matière inépuisable, couvertes de tuiles ou de tôle ondulée. Mais comme ces matériaux sont chers, le caboclo planteur ou le sertanejo (paysan amazonien) préfère couvrir sa case avec les feuilles du palmier piaxiuba, celles du jarina, du jacy et de l'urucury. Le piaxiuba, au tronc compact et rigide de 3 mètres de longueur, lui fournit en outre des planches de 15 à 25 centimètres de large avec lesquelles il construira son habitation. Nous avons vu plusieurs fois des barracoes qui étaient de véritables bazars où se trouvaient réunis les articles les plus variés, avec, à côté, une construction confortable, pourvue des quelques commodités nécessaires sous ces latitudes.

Ces habitations aux tuiles rouges tranchent heureusement sur le fond de verdure environnant. Le commerce de ces bazars est naturellement des plus florissants, car les propriétaires sont presque toujours patrons de seringaes et on sait que les seringueiros sont tenus non seulement de leur vendre, au prix du marché sur place, tout le caoutchouc récolté, mais aussi d'acheter au magasin tout ce dont ils ont besoin, subsistances et vêtements aux prix arbitraires qu'il leur convient d'imposer. Les baraconeros gagnent toujours, aussi bien dans l'achat que dans la vente.

Il va sans dire que les vrais négociants, ceux qui ne sont pas propriétaires de seringaes, sont plutôt mal vus des premiers, qui ne perdent pas l'occasion de leur être plus que désagréables ; mais ceux qui sont surtout persécutés et tourmentés par les propriétaires seringueiros, qui voient en eux des ennemis de leur privilège commercial, ce sont les *regatoes*, ou pour mieux dire les marchands colporteurs syriens, qu'on nomme aussi turcos et carcamanos dans d'autres États. Cette hostilité n'empêche pas ces derniers, chaque jour plus audacieux et entreprenants, de remonter maintenant le cours des fleuves et des rivières les plus lointains pour échanger, dans les nouveaux seringaes, leur paco-

tille contre du caoutchouc. Quelques-uns ont ainsi ramassé d'assez jolies fortunes, juste récompense d'une initiative hardie et d'une vie de misère.

Les rives se resserrent de plus en plus et neuf heures après avoir quitté Santarem, l'« Alagoas » mouille en face d'Obidos, la dernière ville de l'État de Pará, située à l'endroit le plus étroit de l'Amazone qui, là, n'a plus que 1.892 mètres de largeur. A Obidos, à 1.078 kilomètres de Belem et à 1.220 de l'Océan, la marée se fait encore sentir pour la dernière fois. Un peu plus loin, la différence entre la plus grande baisse et la plus grande crue de l'Amazone, est de 17 mètres, différence qui est encore de 14 mètres à Manãos. C'est à ce moment que cette immense masse d'eau inonde les forêts, transformant celles-ci en plaines sans fin, en une vaste mer boisée; la largeur de l'Amazone n'a plus alors de bornes sur des distances considérables, ce sont des limites mobiles qui peuvent suivant les années être indéfiniment reculées. C'est dans les lacs peu profonds qui avoisinent l'Amazone et ses affluents que croît de préférence la *Victoria Regia*, cette merveilleuse plante aquatique dont les énormes feuilles dépassent 1m50 de diamètre. La *Victoria Regia*, qu'on nomme Uapé dans la *lingua geral* (langue générale ou patois amazonien), est distribuée en plusieurs variétés à travers toute la partie centrale de l'Amérique du Sud, du Paraguay à la Guyane anglaise, mais on ne rencontre pas cette plante fréquemment, et les plus beaux spécimens sont amazoniens. Dans la vallée de l'Amazone, on la trouve plus souvent à partir de Monte Alegre, en amont. Le lac de ce nom en contient un assez grand nombre. La *Victoria Regia* voisine toujours avec une autre belle plante, aux feuilles en forme de cuillère, le *Mururé* à fleurs bleues.

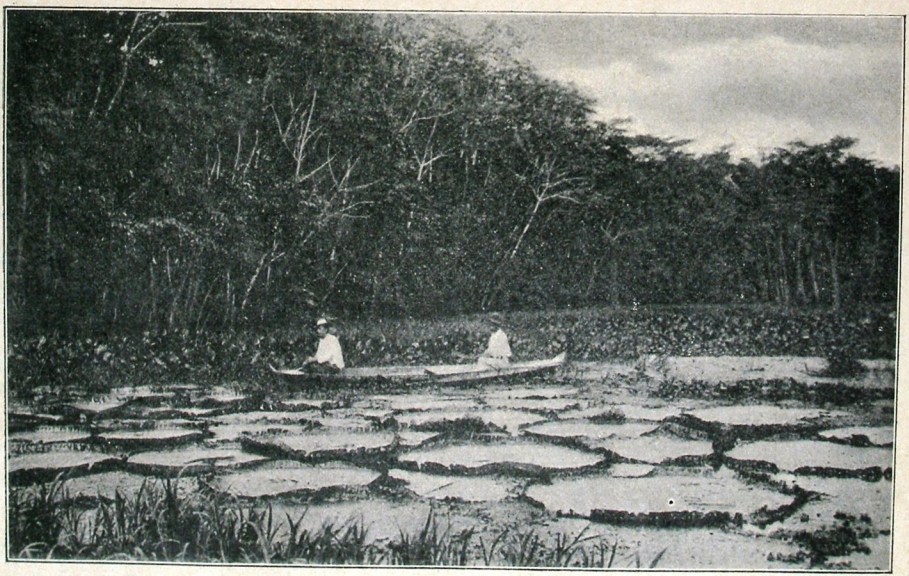
Avant d'arriver à Obidos et jusqu'à une certaine distance en amont, on remarque sur les rives un plus grand nombre de plantations de cacao, mieux entretenues qu'à l'ordinaire ; l'une des plus importantes, située sur des terres un peu plus élevées et moins sujettes aux inondations, appartiendrait à la maison Menier, nous a-t-on dit. L'habitation et les dépendances offrent un coup d'œil agréable; un peu plus loin on

voit encore quelques pâturages avec du bétail, propriété de la même entreprise.

VI. — Après Obidos, c'est déjà le Haut Amazone ; le fleuve reprend son cours régulier et on n'aperçoit plus au loin que ses rives basses couvertes de la même végétation intense ; 95 milles plus haut notre paquebot, qui depuis Santarem fait de constantes escales, s'arrête à nouveau à Parintins, anciennement Villa Bella, une des quatre principales agglomérations de l'État d'Amazonas. Ce dernier est, on le sait déjà, le plus vaste des vingt États de l'immense Brésil, sa superficie est en effet de 1.897.020 kilomètres carrés, c'est-à-dire trois fois celle de la France ; il mesure 1.500 kilomètres du Nord au Sud et 1.200 kilomètres de l'Est à l'Ouest. C'est l'État qui confine avec le plus de pays, la Guyane Anglaise, le Venezuela, la Colombie, le Pérou et la Bolivie, sans oublier les États de Pará et de Matto Grosso, deux autres colosses comme importance territoriale.

Malgré cette énorme extension la population de l'État d'Amazonas atteindrait tout au plus de 280 à 300.000 habitants seulement. S'il est difficile de faire dans le reste du Brésil un recensement tant soit peu exact, dans l'Amazonas c'est une chose à peu près impossible à cause de la multiplicité des villages plus ou moins importants, des établissements isolés, dispersés sur cet immense territoire, divisé en 26 énormes municipes ou départements. Amazonas possède le plus magnifique et vaste bassin fluvial du monde, car il est sillonné non seulement par le roi des fleuves, l'Amazone-Solimoes, mais par ses plus grands affluents : le Purus, navigable sur la plus grande partie de son cours (il est en effet facile de le remonter jusqu'à Hiutanahan à près de 1.600 milles de son embouchure, voyage qui s'opère en 30 et 35 jours) ; le Madeira, le plus important de tous dont la navigation se fait jusqu'à São Antonio, soit 692 milles, les vapeurs sont arrêtés à cet endroit par des cascades, des chutes, des rapides sur 366 kilomètres de son cours supérieur. Après ces fleuves viennent le rio Negro, le rio Branco, le Japurá le Javary, le Jutahi, le Teffé, l'Iça, le Uaupés, l'Urubú, etc.

VII. — Parintins est la première ville de l'État d'Ama-



Les *Victoria Regia*, les plus belles des plantes aquatiques .

zonas que l'on rencontre en venant de l'Est ; la frontière entre les deux Etats est signalée par une série de collines, qu'on décore du nom de serras ou chaînes. Située sur la rive droite de l'Amazone, à une heure en amont du Parana-Mirim ou do Ramos, bras droit du rio Madeira, à 252 milles de Manaos et à 675 de Belem, Parintins, qui était originairement une mission de jésuites, est aujourd'hui un centre très florissant, une des principales villes de l'Etat d'Amazonas. Elle est bâtie sur une colline sablonneuse, ce qui fait que ses maisons, peintes à la chaux, sont visibles d'assez loin, bien qu'elles ne comportent généralement qu'un rez-de-chaussée. Parintins prendra un sérieux développement commercial en raison de son excellente situation qui lui permet des communications très faciles, par exemple, avec le gros bourg de Maués et ceux qui sont situés dans la grande île de Tupinambaraná, vers l'estuaire du Madeira. Les produits exportés par Parintins sont : le caoutchouc, le cacao, le tabac (d'une qualité excellente), le roucou, l'huile de copahu et le poisson sec. Le guaraná, préparé par les Indiens Maués et par les habitants de la localité à laquelle ils ont donné leur nom, fait aussi l'objet d'importantes transactions.

Après Parintins, la forêt s'entr'ouvre plus fréquemment, pour laisser voir un certain nombre de petits hameaux et villages ; la principale bourgade rencontrée est Silves que nous apercevons de loin, après quoi nous ne faisons escale qu'à Itacoatiara, sur la rive gauche du fleuve, à 115 milles de Manaos. Cette localité, autrefois nommée Serpa, est comme la précédente édifiée sur une colline de sable, emplacement anciennement occupé par un village d'Indiens Abacaxis ; dans le voisinage de la ville on aperçoit encore des roches couvertes de sculptures. Nous avons trouvé Itacoatiara grandement augmentée depuis notre dernier passage ; cette ville, aujourd'hui la plus importante de l'Etat après Manaos, est d'ailleurs assurée d'un très grand développement, grâce à sa situation unique, en face et un peu en aval de l'embouchure du Madeira, et à une distance relativement courte du confluent du rio Negro avec l'Amazone. Tout près de là se trouve le lac Saracá, un des plus vastes de l'Amazonie.

A vrai dire, la seule grande ville de l'État d'Amazonas est Manaos ; les autres centres parmi les plus importants après Itacoatiara, qu'on peut considérer comme une ville de grand avenir, et Parintins, sont : Teffé, ancienne Ega, chef-lieu de la comarca ou département de Solimoes, à 2.300 kilomètres par eau de Pará ; elle est située sur une hauteur de la rive orientale d'un lac dans lequel se déverse le petit rio Teffé et à 13 kilomètres de l'embouchure de ce rio dans la rive gauche du Solimoes ou Amazone. Teffé est une ancienne mission de Jésuites, devenue l'entrepôt naturel des produits de la région, coton, plantes médicinales, huiles végétales, tortues et poissons, etc. Cette ville ne progresse pas beaucoup, car l'agriculture est à peu près complètement délaissée, tous les habitants étant atteints de la fièvre du caoutchouc.

Tabatinga, gros bourg, ne mérite d'être signalé que parce qu'il est le bureau de douanes brésiliennes à la frontière de la République du Pérou; il est situé sur la rive gauche du fleuve, immédiatement en aval du rio Yacarana, à 3.200 kilomètres de Pará, ou à 3.338 de l'Océan. Ce point a toutefois une certaine importance géographique et économique; en face de la douane se trouve un fort sans grande valeur. C'est à partir de Tabatinga que le Marañon devient le Solimoes, nom qu'il garde jusqu'à l'embouchure du rio Negro pour prendre celui d'Amazone.

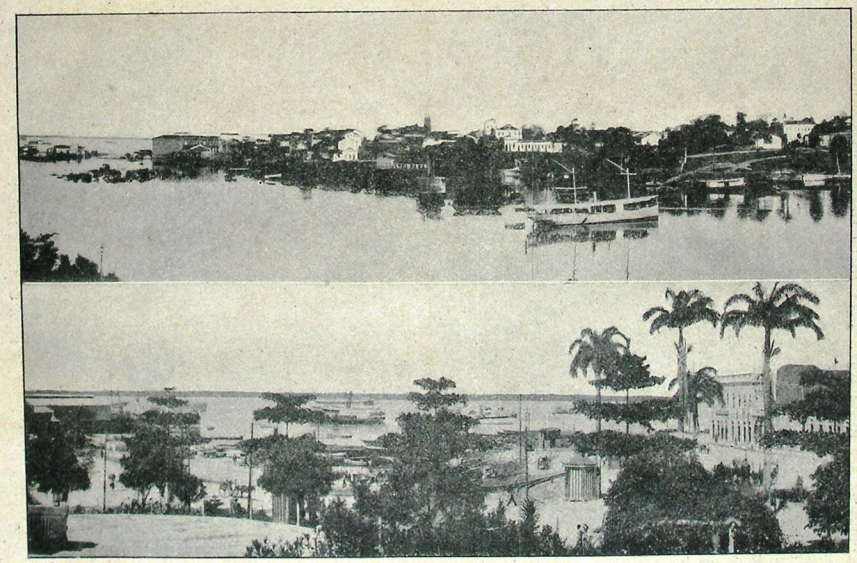
Viennent ensuite : Humayta, Borba, Manicoré, Maués, Barreirinha, sur le Madeira; Fonte Boa, São Paulo de Olivença, Codajoz, Manacapurú, Coary, sur le Solimoes; Boa Vista, Aruman, Canotama, Labrea, Floriano Peixoto, sur le Purus; Urucara, São Felipe, São Gabriel, Barcellos, Moura, Urucurituba, etc., etc.; ce sont autant de chefs-lieux de municipes.

On croit communément que le climat ou du moins la chaleur est insupportable en Amazonie, surtout pour le voyageur qui remonte le fleuve; on lui fait prévoir les attaques d'une nuée de moustiques et d'autres insectes désagréables. Rien de moins exact. Il fait certainement très chaud pendant certaines heures du jour, mais pas plus qu'à Rio de Janeiro pendant l'été; nous n'avons jamais vu le thermomètre

atteindre 34 degrés, et la température varie de 22 à 33 degrés. Ce qui donne l'impression d'une chaleur plus forte, c'est l'humidité, et parce qu'elle se maintient pendant six à sept heures par jour et pendant plusieurs mois. Quant aux moustiques, personne ne peut dire qu'il en ait été incommodé pendant le voyage de Belem à Manaos, les vapeurs passent cependant parfois bien près des rives, et seuls quelques insectes et moucherons inoffensifs s'introduisent dans les cabines, où la moustiquaire est inutile. L'unique incommodité, d'ailleurs atténuée par les ventilateurs, est celle de la chaleur qu'on ressent dans les cabines des grands paquebots, car ils ne disposent pas, comme les vapeurs de fleuves, de crochets pour suspendre les hamacs, ce qui fait qu'on est obligé de se contenter de sa couchette.

VIII. — L'approche de Manaos est signalée aux voyageurs par le changement de la couleur des eaux du fleuve. Aux eaux troubles et toujours sales de l'Amazone succèdent les eaux couleur de jais du rio Negro qui luttent et se confondent avec les premières, à quelques kilomètres au-dessous de la ville. La situation de Manaos ou Manaûs, comme l'écrivent les Brésiliens, est tout à fait bien choisie. La ville s'élève sur une colline sur la rive gauche du rio Negro, dans une grande anse du fleuve, non loin de son confluent avec l'Amazone. Ainsi placée, elle se trouve entre les deux et à une distance à peu près égale des fleuves Madeira et Purus. C'est un port d'accès commode, où d'importants travaux réalisés par la « Manaûs Harbour », notamment d'immenses docks flottants, permettent un accostage facile, le débarquement et l'embarquement rapide des marchandises. Ce port présente toujours un spectacle animé et pittoresque, car à côté d'un énorme transatlantique fourmillent bon nombre d'embarcations de tout genre, égariteas, montarias, cobertas, modestes chaloupes à vapeur; le contraste est amusant pour l'œil.

Le port de Manaos ne ressemble en rien à tous les autres ports maritimes ou fluviaux; pour sa construction récente et toute spéciale on a été obligé de se conformer au régime du fleuve. On sait que le rio Negro, comme les autres grands tributaires de l'Amazone, est périodiquement sujet à six mois



Manaos et le rio Negro. — Débarcadère et place de la Matriz.

de crue et six mois de baisse des eaux. Devant Manaos, la crue commence au mois de décembre et finit en mai. A l'époque de la crue, les eaux du rio Negro baignent le quai construit sur le littoral et où les navires peuvent facilement accoster. Par contre, à l'époque des basses eaux, la rivière, dont le régime descend alors de 12 et 15 mètres, se trouve séparée de la base du quai par une rampe complètement à sec, de 100 à 130 mètres de largeur. Comme, en tout temps, le rio Negro offre, à Manaos, assez de profondeur pour les plus grands navires, cette inégalité dans le régime de la rivière était pour le commerce une source de graves inconvénients. De là, la nécessité des travaux exécutés par la « Manaûs Harbour Limited ». Ils se composent d'un grand wharf et d'un grand dock flottant, comprenant près de 14.000 mètres carrés de surface couverte; une muraille de quai; un terre-plein entre le littoral et le quai; une série de magasins pour la réception, l'emmagasinage et la livraison de toutes les marchandises. L'étendue du wharf flottant et celle du quai du nouveau port avaient été tout dernièrement augmentées. On avait également construit un magasin destiné à recevoir le caoutchouc provenant du territoire de l'Acre. Tous ces appontements flottants et ces magasins, ainsi que le quai, sont éclairés à la lumière électrique, et pourvus d'un grand nombre d'appareils téléphoniques. Le service des transports, à l'intérieur et à l'extérieur des magasins, autrefois fait à l'aide de wagonnets Decauville, a été remplacé par la traction électrique; les transbordements, chargements et déchargements s'opèrent à l'aide de cableways électriques. Des réservoirs et canalisations, desservant directement les magasins et dépendances, permettent de combattre très rapidement tout commencement d'incendie.

Devant Manaos il y a toujours ancrés quelques navires de guerre brésiliens, dont la coque, peinte en blanc, tranche fortement sur les eaux noires du fleuve, mêlés avec des avisos destinés aux sous-affluents de l'Amazone, lesquels ne se distinguent guère des remorqueurs et autres vapeurs que par les canons qui montrent leurs gueules à l'avant et à l'arrière.

IX. — La capitale de l'État d'Amazonas n'est élevée que de 32 mètres au-dessus du niveau de la mer, elle a tout l'aspect d'une ville neuve; il y a vingt ans, en effet, Manaos

Une vue de Manaos. — Les docks de la *Manaüs Harbourg* et les cableways électriques.

n'était qu'un gros bourg. La ville actuelle a été disputée et gagnée sur la forêt et ses progrès, qui ne commencèrent qu'après 1890, ont été vraiment rapides et merveilleux, c'est, à présent, un grand centre de navigation et de commerce.

Lorsqu'on débarque à Manaos, on se trouve aussitôt sur

une place, moitié jardin, un peu en pente, mais jardin fort bien entretenu; au fond on aperçoit la cathédrale, édifice d'architecture simple et d'intérieur modeste.

De cette place partent des rues larges et droites, flanquées de chaque côté d'édifices modernes, de maisons de commerce exhibant tous les produits de l'art et de l'industrie mondiale. Les rues centrales, les plus nouvelles, sont bien pavées, en parallélépipèdes de granit importés de Rio de Janeiro ou de Portugal; deux d'entre elles même sont asphaltées et, malgré la crainte que pouvait inspirer ce système sous ce climat chaud, son emploi a donné de bons résultats et satisfaction à tous. Il est vrai que le thermomètre ne dépasse jamais 33°. Parmi les principales rues, larges avenues à la vérité qui embellissent la ville, il nous faut citer : l'avenue Éduardo Ribeiro, du nom du docteur Eduardo Gonçalves Ribeiro, un Maranhense, sous l'administration duquel ont été opérés et inaugurés les transformations et embellissements de la ville. Cette avenue est le cœur de la capitale, tout à fait moderne, bien pavée et encore mieux éclairée. C'est le rendez-vous du monde élégant, la promenade favorite des Manaenses; c'est là et dans les rues adjacentes que se trouvent les plus riches établissements commerciaux, les maisons de modes, merceries, bazars, et les rédactions de journaux.

Viennent ensuite la rue Municipale, qui le cède à peine à l'avenue Eduardo Ribeiro, large de 30 mètres et bordée de jolis édifices; la rue José Clemente, celle des Remedios, la rue Quince de Novembro. Toutes ces rues sont brillamment éclairées à l'aide de lampes à arc voltaïque de 2.000 bougies chacune, dont il existe près de 700 dans toute la partie urbaine. Ces lampes brûlent toute la nuit et coûtent à l'État plus d'un million par an.

Manaos est pourvue d'un excellent réseau de tramways à traction électrique, rivalisant avec ceux de Pará, de Bahia, de Rio de Janeiro et de São Paulo pour la rapidité et le confortable; ce service, établi par une Compagnie originaire des États-Unis, est aujourd'hui propriété de l'État, qui a d'ailleurs monopolisé une partie des services publics. Un des

trajets les plus fréquentés est celui de l'avenue Circulaire; elle fait le tour de la capitale amazonienne, en passant sur un

La rue Municipale et l'avenue Eduardo Ribeiro.

magnifique pont métallique, celui de Cachoeira Grande, jeté sur une rivière qui roule en hiver autant d'eau qu'un fleuve d'Europe. Aucun voyageur ne manque de recommencer plusieurs fois cette promenade, ainsi d'ailleurs que celle de la

ligne qui va à Flores, bourgade située à quelque distance et encore assez paisible, mais déjà sérieusement menacée par l'invasion des constructions suburbaines qui s'étendent de plus en plus, bordant de villas et de chalets, pas toujours très élégants, la route percée au milieu de la forêt.

On trouve aussi à Manaos nombre de voitures de place méritant une courte mention. Ce sont de petits landaus s'ouvrant en deux parties égales, protégeant tour à tour le voyageur contre le soleil ou la pluie ou lui laissant le plaisir d'admirer la nature. La particularité, la couleur locale de ces voitures consiste en ce qu'elles possèdent en surplus une capote de toile cirée leur donnant l'aspect d'une énorme tortue, qui a pour but de protéger le vernis de la voiture contre le soleil, puis d'empêcher l'eau de pénétrer entre les points de jonctions de la première capote.

La superficie construite de la ville augmente de jour en jour, et, comme le sol est tant soit peu accidenté, les habitants ont dû faire des travaux considérables, creuser des tranchées, aplanir des collines, rehausser des bas-fonds, combler des marais. C'est ainsi que les habitations particulières se sont étendues sur le terrain conquis. Les divers quartiers sont bien peuplés, mais les maisons deviennent d'apparence plus modeste à mesure qu'on s'éloigne du centre ; elles ne sont plus en rapport avec celles de la partie commerciale où, du reste, à part les édifices publics, les constructions en pierre sont rares, car la pierre manquant dans les environs, on la remplace par des briques. Comme les rues sont tracées et alignées fort loin, en prévision d'une augmentation constante de la population, il existe des éclaircies ou terrains vagues encore nombreux.

A Manaos, de même que dans toutes les petites cités amazoniennes, les maisons sont très spacieuses ; les pièces ne sont généralement pas nombreuses, mais elles sont si grandes qu'on pourrait y faire tenir un appartement parisien. Beaucoup de ces maisons sont en bois, faites à l'aide de troncs équarris d'arbres géants ; ces murs, moins élégants certes que les murs en briques et en pierre, sont recouverts d'une couche de chaux. La plupart sont ornées de véran-

das; il existe aujourd'hui un grand nombre de maisons à un et deux étages; la majorité des habitations sont généralement basses et ne comportent qu'un rez-de-chaussée. Presque toutes ces maisons possèdent un petit jardin intérieur, nommé quintal. C'est là, ou bien sous la véranda, où sont accrochés les hamacs, que les Manaenses passent les heures lourdes de la journée; ils aiment le bercement des hamacs et des chaises à bascule; les étrangers les imitent.

L'hospitalité si proverbiale dans l'intérieur des États du Sud du Brésil est dans toute l'Amazonie également écossaise et patriarcale; ceci n'empêche pas que Manaos se ressente du manque d'hôtels confortables. Deux de ces établissements, dont l'Hôtel Cassina, sont à peine passables; pour la table, les chambres, ils laissent fort à désirer. Le prix de la pension, table et chambre, vin non compris, est de 15 milreis (1), et ce prix n'est pas exagéré si on considère la cherté des vivres dans la ville; nous nous en sommes assuré par une visite au marché. Celui-ci est une grande construction en fer et en bois; édifié au bord du fleuve même, il possède un quai propre pour l'accostage des embarcations qui l'approvisionnent. Ce marché est devenu trop exigu, si l'on considère l'importance prise aujourd'hui par la ville, dont on ne pouvait prévoir le développement si rapide. Nous y avons vu vendre des poulets peu charnus 6 et 8 milreis, un kilo de viande 3 milreis, des poissons de deux à trois livres, dont les tucunaris et les tambaquis, qui sont très appréciés, à 15 et 20 milreis. Les tortues seules sont relativement bon marché, de même que le pirarucú sec. La tortue est surnommée le bœuf de l'Amazone, parce que c'est de la chair de différents chéloniens que s'alimente la population pauvre de toute la vallée amazonique; parmi les espèces les plus nombreuses sur le marché de Manaos, figurent le tracaja et la charapa. Les tortues harponnées sont plus appréciées que celles qui sont prises sur les rives, où elles vont en troupes considérables enterrer leurs œufs. Le pirarucú sec et salé et la morue se vendent 1.000 et 1.500 reis le kilo. Nous donnerons plus loin les prix de quelques denrées sur les rivières.

(1) Le milreis ou 1.000 reis vaut, au change actuel (fin mai 1912), 1 fr. 65.

Une chose qui surprend quand on pénètre dans un intérieur amazonien, aussi bien à Manaos que dans l'intérieur, c'est que, même si le propriétaire est très riche, on ne trouve aucun luxe, aucun meuble somptueux, mais un mobilier des plus simples où le hamac, qui vaut parfois un prix très élevé, joue le principal rôle. D'autre part, à Manaos, comme à Pará, comme à Rio, on est toujours surpris de voir l'énorme proportion de gens qui vont sanglés dans une redingote ou une jaquette de drap noir et la tête coiffée de l'inévitable chapeau haut de forme. On cherche vainement la raison de cette mode, dans un pays au climat chaud d'un bout de l'année à l'autre, surtout aux heures où l'on vaque généralement à ses affaires.

Les vêtements blancs ou kakis, de toile, de flanelle ou de soie seraient certainement bien plus agréables et surtout plus hygiéniques. Le Manaense ne semble pas souffrir le moins du monde des exigences de la mode à laquelle il se soumet aveuglément. Les femmes seules savent ce qui leur sied le mieux et elles s'habillent d'étoffes légères.

CHAPITRE II

I. Service des eaux, municipalité bien dotée. — II. Edifices splendides, Théâtre, Palais de Justice, etc. — III. Situation sanitaire. — IV. Population. — V. Activité commerciale. — VI. Exportation et rendement des droits sur le caoutchouc, dernières productions. — VII. Prospérité présente de l'industrie du caoutchouc, exclusivisme dangereux. — VIII. La navigation du rio Madeira. — IX. Le chemin de fer du Madeira au Mamoré, premières et désastreuses tentatives. — X. Entreprise décisive, difficile organisation. — XI. Difficultés, inauguration partielle, état actuel des travaux, Porto Velho. — XII. Notre situation commerciale en Amazonie.

I. — On fait à Manaos grand usage de douches et bains, et par conséquent grande consommation d'eau, et cependant l'approvisionnement est loin d'être excessif, car il fournit à peine 150 à 200 litres par habitant. Bien qu'il ne réponde pas tout à fait aux nécessités et aux désirs de la municipalité, le service des eaux a déjà coûté des sommes considérables. Les eaux sont captées dans un igarapé (rivière), celui de Cachoeirinha, puis élevées au moyen de puissantes machines électriques dans un immense château d'eau où elles sont filtrées de même que les eaux prises dans le rio Negro pour augmenter l'approvisionnement. Le prix de consommation varie de 3 à 12 milreis par mois et par maison.

Ces prix ne sont pas exagérés, en effet la dernière taxe n'est recouvrée que sur une valeur locative supérieure à 400 milreis mensuels. C'est la seule chose bon marché, car les loyers sont à Manaos plus chers que dans n'importe quelle autre partie du Brésil. On ne peut compter se loger

d'une façon à peu près convenable et bien petitement à moins de 200 milreis par mois ; tout le reste est à l'avenant ; toutefois les vêtements et la lingerie ne sont, dans la ville, qu'un peu plus chers que dans les États du Sud ; la cherté n'est excessive qu'en ce qui concerne le logement et l'alimentation. Il est vrai que les salaires sont également assez élevés et que le caoutchouc suffit à tout.

On a beaucoup fait pour l'embellissement et l'assainissement de Manaos, mais pour ce dernier, comme pour le drainage des environs, on pourrait encore entreprendre beaucoup plus, car le budget de la municipalité est fort bien doté, il n'est pas inférieur à 1.800 contos de reis. Les trois principales sources de recettes sont constituées par l'impôt sur les immeubles, qui donne aujourd'hui plus de 650 contos ; l'impôt sur industries et professions (patentes) donnant 500 contos ; les taxes sur le marché rendent 300 contos annuellement. Pour arriver à ce chiffre, il est nécessaire que toutes les denrées comestibles soient sérieusement taxées.

II. — Manaos est de tout le nord et nord-ouest du Brésil la ville qui peut se flatter de posséder les plus beaux édifices. Ces derniers, tous de construction récente, attestent la richesse et l'état de progrès de la naissante métropole amazonienne. Parmi les plus remarquables, il faut signaler le théâtre, qui est un monument vraiment somptueux ; c'est de tous les édifices celui qui attire le plus l'attention du voyageur par son architecture imposante et d'un ensemble heureux. Érigé sur une élévation, il domine la ville avec sa coupole tout en mosaïque, aux couleurs du drapeau national, des losanges jaunes sur champ vert. Les habitants de Manaos semblent s'être piqués d'émulation afin de posséder un théâtre qui ne soit pas inférieur à celui de Pará ; ils y ont réussi. Leur théâtre a d'immenses vestibules, des couloirs spacieux, un service électrique spécial et un foyer vaste, entouré de colonnes de marbre de toute beauté, ses peintures murales et le plafond, exécutés par le peintre de Angelis, ont une réelle valeur. Ce foyer est certainement le plus beau de tous les théâtres du Brésil.

La salle, dont les galeries et les loges sont supportées

par de magnifiques colonnades, est tout à fait réussie comme décor et disposition; on lui reproche toutefois d'avoir une mauvaise acoustique. Des balcons ou vérandas, on jouit d'une belle vue sur la ville. Ce somptueux édifice a coûté 11.000 contos (près de 18 millions de francs).

En face du théâtre, se trouve le *Monumento do Amazonas*, monument élevé en commémoration de l'ouverture de l'Amazone à la marine marchande internationale. C'est, en effet, le 7 décembre 1866 qu'un décret ouvrit aux navires marchands de toutes les nations la libre navigation de l'Amazone jusqu'aux frontières du Brésil, du rio Tocantins jusqu'à Cameta, du Tapajoz jusqu'à Santarem, du Madeira jusqu'à Borba et du rio Negro jusqu'à Manaos. Le monument, qui représente une figure allégorique tenant un vase en forme de corolle, symbolisant sans doute l'hospitalité généreuse et le cordial accueil de l'Amazonie à ses visiteurs, est très réussi; sur chaque face du piédestal on voit des galères qui figurent l'Europe, l'Amérique, l'Asie et l'Afrique. Faute d'une cinquième face, l'Océanie a été exclue.

Parmi les autres édifices, il faut encore citer le Palais de Justice, de style Renaissance; comme le théâtre, il ferait très bonne figure dans une de nos grandes villes européennes. C'est une construction remarquable par son architecture et par son agencement et distribution intérieurs. D'aspect riche, il dispose de beaux escaliers, de grandes salles et salons où fonctionnent tous les services judiciaires, moins la police, et plus l'Association commerciale. La salle où se tient le tribunal de justice est majestueuse et imposante; elle est en plus confortablement et richement meublée. Ce palais coûta la bagatelle de 7.000 contos, soit 11.300.000 francs.

Viennent ensuite l'Institut Benjamin Constant, qui est un établissement important, destiné à recueillir et à instruire des jeunes filles orphelines ou abandonnées; le Gymnasio ou Lycée, l'Institut des Arts et Métiers, l'École normale, l'École modèle, la *Repartição de Policiá*, l'*Hospital da Santa Casa de Misericordia*, et celui *da Sociedade Portugueza de Beneficencia*; l'église São Sebastião, restaurée il y

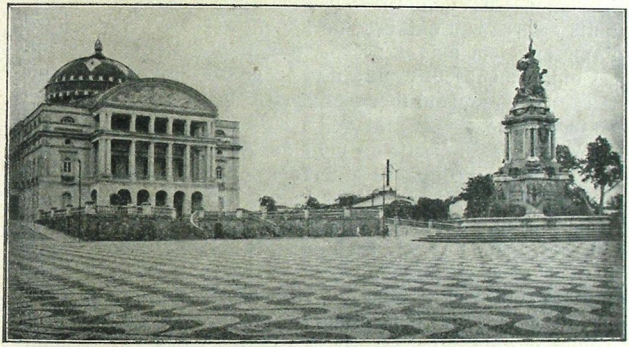
a quelques années, etc., etc.; ces derniers monuments, ainsi que le Palais du Gouvernement, sont d'une architecture moins remarquable. Une construction monumentale, à laquelle on travaille depuis quelques années, remplacera le Palais actuel du Gouvernement. Devant celui-ci se trouve le Jardim da Republica, un des endroits les plus agréables de Manaos; la place Général Osorio et celle da Matriz sont de jolies promenades. Comme au Pará, il existe à Manaos un parc naturel, pris sur la forêt vierge, dont on a su tirer parti avec beaucoup d'art et de goût; il semble toutefois moins fréquenté que celui de Pará; on peut y admirer en de nombreuses essences la puissance de la végétation amazonique.

III. — La situation sanitaire de Manaos est loin d'être aussi mauvaise que certains voyageurs, surtout Brésiliens, se plaisent à le dire, d'après le nombre des malades atteints de fièvres paludéennes en traitement à l'hôpital. On oublie de se rendre compte que ces malades sont pour la grande majorité des seringueiros atteints par les fièvres sur les bords peu sains de cours d'eau lointains. Ce sont ces malades, arrivant en quantités à certaines époques de l'année, après la récolte du caoutchouc par exemple, qui font vivre une soixantaine de médecins établis dans la ville; sans cette population flottante de seringueiros, ces médecins seraient beaucoup trop nombreux. Les seringueiros atteints de fièvres pernicieuses aggravées par leur détestable hygiène, qui viennent mourir dans la ville, augmentent de près de 20 p. 100 le tableau mortuaire de Manaos; celui-ci serait de 28,36 pour 1.000. Un travail de démographie sanitaire est toutefois assez difficile à établir dans l'État d'Amazonas de même que dans celui de Pará, en raison de l'obstination des populations ignorantes à ne pas faire enregistrer les naissances.

D'après les déclarations du corps médical de Manaos, et celles de tous les étrangers que nous avons entendus, on ne signale des cas de paludisme que dans quelques faubourgs éloignés, tels Cachoeira, où le drainage de terres inondables et récemment gagnées sur la forêt n'a pas encore été effectué

dans des conditions suffisantes; ces cas d'ailleurs bénins cèdent toujours promptement à la médication spécifique, la quinine. Quant au centre de la ville, on n'y signale jamais aucun cas, la salubrité y est bonne. Cette situation pourra fort bien s'étendre aux environs après certains travaux d'assainissement faciles.

IV. — La population de Manaos est extrêmement cosmopolite, bien plus encore qu'à Pará, et à la fin de la safra ou récolte du caoutchouc, on y trouve un assemblage varié



Le théâtre de Manaos et le monument do Amazonas.

d'hommes de toutes races et de toutes couleurs. Cela forme, à certaines époques, une population flottante considérable; il est possible alors que la population de la capitale atteigne 75 et même 80.000 habitants, peut-être plus; mais ces chiffres, basés sur des renseignements imparfaits et sujets à caution, ne peuvent être donnés comme absolument exacts.

On trouve à Manaos, outre les Portugais qui sont naturellement les plus nombreux, un certain nombre d'Italiens et d'Espagnols. Le caractère mercantile des Italiens s'accommode de tous les genres de commerce, on les voit dans les restaurants et les cafés vendre tour à tour les objets d'une pacotille variée et des fleurs, spécialement des orchidées, qu'on

nomme là-bas des parasites, lesquelles sont cédées presque au même prix que les autres fleurs de jardin. C'est cependant au marché qu'on trouve les orchidées les plus rares, que les marchands savent parfaitement faire valoir.

Parmi la population flottante que Manaos attire comme la lumière attire les papillons, à la fin de chaque récolte, le plus grand nombre est composé de Cearenses et d'émigrants du Piauhy et du Maranhão qui viennent de fort loin gaspiller en quelques semaines le fruit de leur dur labeur, après quoi ils s'enfonceront de nouveau dans la forêt. Ces hommes ignorants et grossiers ont des âmes énergiques de lutteurs, et l'Amazonie leur doit sa prospérité actuelle. Certes, leur but est uniquement leur propre intérêt, mais qu'importe puisque le résultat est quand même le progrès des collectivités dont ils font partie.

V. — C'est à partir du mois de janvier qu'on voit venir à Manaos la récolte des seringueiros des affluents et sous-affluents du haut Amazone, et les arrivages continuent jusqu'en juin. Dans toutes les rues adjacentes et à proximité du port, règne une activité fébrile; les entrepôts des grandes maisons exportatrices emmagasinent et mettent en caisse les grosses boules ellipsoïdes de 20 à 50 kilos et plus. Cette opération de l'emballage a lieu sur les trottoirs, après que les boules ont été tranchées par le milieu au moyen d'un long couteau pour s'assurer qu'elles ne contiennent pas de corps étrangers, ou du lait coagulé sans avoir été fumé. C'est après cette classification que le caoutchouc est mis en caisses contenant 160 à 170 kilos.

On prend plaisir à contempler cette activité et à s'imaginer ce que l'avenir réserve à cette ville nouvelle où le progrès à marché à pas de géant. Manaos s'accroît comme par enchantement, mais ce n'est pas une ville de plaisir, séduisante et gaie, c'est surtout une ville d'affaires, où tout respire l'activité, la spéculation, le travail intense. Si les manifestations du luxe, comme on le conçoit en Europe, sont inconnues, il se dégage cependant de l'ambiance générale une apparence de bien-être, d'aisance et de prospérité.

Grâce au prodigieux rendement des droits d'exportation,

l'État d'Amazonas occupe, par l'importance de ses ressources budgétaires, la troisième place parmi les États confédérés du Brésil. Les recettes s'élèvent en effet et dépassent fréquemment 17.000 contos en année normale (elles ont dépassé 20.000 contos); sur ce chiffre près de 14.000 contos sont fournis par la taxe d'exportation.

En raison de la hausse qui s'est manifestée sur les caoutchoucs, il était certain que les recettes, en 1910, dépasseraient de ce fait de plusieurs milliers de contos les évaluations habituelles. Comparativement à sa population, l'Amazonas est un des États brésiliens les plus lourdement imposés. Les dépenses augmentent toujours proportionnellement aux recettes, et les dépassent parfois; il semble à ce sujet que les ressources soient souvent gaspillées, principalement dans des services improductifs et sans profit pour le pays ou la population.

Les actes de certains gouvernements antérieurs, qui donnèrent souvent prise à la critique par des dépenses désordonnées, attirèrent à l'administration de l'État une réputation assez douteuse; l'État d'Amazonas, dont la dette extérieure et intérieure s'est élevée à près de 30.000 contos, passe pour être un des plus endettés de la République, charge qu'il supporte d'ailleurs très bien en raison de l'industrie productive du caoutchouc. Les autorités gouvernementales étaient accusées d'employer ou de laisser employer des procédés arbitraires vis-à-vis des Sociétés commerciales ou autres et de tolérer pour toutes choses le régime du bon plaisir. Plusieurs cas déjà anciens ont pu justifier ces accusations, mais pendant les deux derniers et trop courts séjours que nous fîmes à Manaos, aucun fait sérieux, aucun acte probant n'est venu appuyer la véracité des racontars assez malintentionnés qui nous étaient transmis. Ces bruits ne nous ont pas paru avoir assez de consistance pour devoir être recueillis, et nous ne voudrions apporter que des faits contrôlés afin de ne pas être accusé de faire comme tant d'autres œuvre de dénigrement, de parti pris vis-à-vis d'une administration dont nous connaissons peu ou apprécions mal les actes. Ce qui est vrai, c'est qu'on pratique à Manaos une politique étroite et que la possession du pouvoir

est l'objet d'intrigues assez fréquentes. La présidence de l'État semble être le fief de quelques familles locales.

VI. — Les États d'Amazonas et de Pará se disputent tour à tour la suprématie pour le chiffre total de leur exportation en caoutchouc, qui a varié jusqu'à ces derniers temps entre 11 et 12.000 tonnes, mais le premier rang appartient aujourd'hui au Territoire Fédéral de l'Acre, dont la production dépasse maintenant 14.000 tonnes. Toutefois l'exportation de l'État d'Amazonas est plus forte que celle du Pará pour le slabb ou caucho.

Le rendement des douanes de Manaos pour l'exportation est à peu près égal à celui de l'État du Pará ; par contre, les importations donnent beaucoup plus à ce dernier. Mais c'est surtout de l'exportation que les deux États tirent leurs principaux revenus. Le tableau suivant, qui fournit les sommes perçues sur l'exportation pendant l'année 1908, démontre mieux que n'importe quel exposé l'écart énorme qui existe entre les recettes à l'importation et celles à l'exportation.

Pendant le cours de l'année 1908 les bureaux des Contributions directes de Manaos ont perçu les sommes suivantes sur l'exportation :

	Reis.		Francs.
Navigation au cabotage	10 : 219 246	=	15.968
— au long cours . . .	8.347 : 821 326	=	13.043.470
TOTAL.	8.358 : 040.572	=	13.059.438
DE L'INTÉRIEUR :			
Impôts divers	334 : 921.750	=	523.315
Extraordinaires.	25 : 316.615	=	39.557
TOTAL.	360 : 238.365	=	562.872
REVENU AVEC APPLICATION SPÉCIALE :			
Industries et professions . . .	396 : 340.500	=	619 282
8.608.629 kilos de caoutchouc, à raison de 100 reis le kilo .	860 : 862.900	=	1.345.098
1.333.260 kilos de slabb, à raison de 80 reis le kilo	106 : 660.800	=	166.658
TOTAL.	1.363 : 864.200	=	2.131.038
TOTAL DU REVENU DE L'ÉTAT ENVIRON.	10.082 : 143.137	=	15.853.348

Revenu qui en 1909 s'éleva avec les droits d'importation à près de 17.000 contos et qui d'après les chiffres connus dépassa et de beaucoup 20.000 contos en 1910. Pendant cette même année 1908 les recettes totales de la douane de Manaos

donnèrent un peu plus du quart de cette somme pour les importations.

Malgré la crise passagère de 1908, la production du caoutchouc de l'Amazonas, dit Haut-Amazone, le plus haut coté, n'a pas cessé de progresser. Les entrées de caoutchouc furent en effet, en 1907, de 20.253 tonnes de caoutchouc fin et

MANAOS. — Classification du caoutchouc.

6.138 tonnes de caucho ou slabb ; du 1er juillet 1908 au 30 juin 1909, elles furent de 19.882 tonnes de caoutchouc fin et 7.160 tonnes de caucho, classifié aussi sous le nom de Sernamby Manaos ; du 1er juillet 1909 au 30 juin 1910, les entrées s'élevèrent à 22.648 tonnes de caoutchouc fin et 7.417 tonnes de caucho. Du 1er juillet 1911 à fin février 1912, les réceptions furent de 25.710 tonnes, contre 27.730 pendant la même période 1910-1911. A fin mars 1912, la récolte totale amazonienne s'élevait à 30.100 tonnes. La récolte qui paraissait diminuer depuis deux ans augmenterait à nouveau.

Dans cette quantité figurent tous les caoutchoucs et sernamby, dits du Haut-Amazone, et affluents.

VII. — La prospérité présente de l'État d'Amazonas, plus encore que celle de son voisin l'État de Pará, est presque exclusivement basée sur l'exploitation et le rendement du caoutchouc. A quel degré n'atteindrait pas cette prospérité dans l'avenir, si la population amazonienne voulait améliorer ses procédés d'exploitation et d'extraction antiéconomiques, qui ne ménagent pas suffisamment la poule aux œufs d'or, et en procédant aux bords des rivières à la création de vastes plantations qui permettraient une extraction moins coûteuse. Malheureusement, la grande majorité des habitants, producteurs et acheteurs, ont trop de confiance dans les richesses inépuisables en arbres à caoutchouc que recèlent encore les forêts du bassin amazonique ; l'accès en devient de plus en plus difficile et coûteux à cause de l'éloignement. On ne se méfie pas assez de la concurrence redoutable et relativement prochaine du caoutchouc des plantations asiatiques. Celui-ci, quoique inférieur en qualités élastiques, pourra être produit à un prix considérablement moindre et sera susceptible de faire baisser les cours par la quantité qui tombera sur le marché.

D'autre part, les habitants feraient sagement d'écouter les avis du gouvernement, et sans négliger l'exploitation de ce qui est et restera longtemps encore, sinon toujours, la principale richesse du pays, de renoncer à un exclusivisme qui peut dans l'avenir causer de graves mécomptes et répartir ses forces productives d'une façon plus large et plus éclectique.

L'exploitation du cacao, du tabac, du coton, du manioc, pour ne citer que des cultures faciles, devrait être menée parallèlement à celle du caoutchouc ; ce qu'on doit surtout envisager, c'est une diminution du prix des denrées alimentaires.

VIII. — L'État d'Amazonas va voir sa prospérité s'accroître encore, du fait de l'exécution d'une entreprise colossale en voie d'achèvement ; nous voulons parler, du chemin de fer du Madeira au Mamoré, qui apportera une sérieuse

activité commerciale sur les rives du grand affluent de l'Amazone, en faisant passer par l'Amazonie le commerce de l'ouest bolivien. Pour l'instant, les caoutchoucs que produit la Bolivie en assez grande quantité, parviennent en Europe en transitant par Manaos; ils passent par les rios Beni, Mamoré, Guaporé, affluents du Madeira. Toute cette région est couverte d'une végétation grandiose. Dans un enchevêtrement inouï sont réunis les végétaux les plus variés parmi lesquels se trouvent en grand nombre les précieux héveas. Toutes les rivières boliviennes citées plus haut sont sillonnées de chalands, de radeaux, d'embarcations particulières à la région qui drainent jusqu'au Madeira le produit des récoltes.

Ce dernier fleuve est, on le sait, le plus large et le plus majestueux des affluents de l'Amazone. La navigation y est facile pour les navires de fort tonnage jusqu'à Santo Antonio et Porto Velho, un peu plus haut. Au-dessus de ce point la navigation à vapeur est interrompue sur un espace de 365 kilomètres, jusqu'à Villa-Bella, située à la réunion du Beni et du Mamoré, au point où commence le Madeira. Les rues de Villa-Bella aboutissent d'un côté au Beni, de l'autre au Mamoré. C'est un peu plus haut, à Pacanovas, que la navigation devient périlleuse; elle n'est pratiquée par certaines embarcations qu'en décembre et janvier, époque des hautes eaux.

Toute la zone comprise entre Pacanovas et Santo Antonio est obstruée par une succession de 26 cataractes (cachoeiras) dont l'une, Theatinho, barre le fleuve sur une largeur de 1.400 mètres et tombe d'une hauteur de 11 mètres. Quelques autres ont des noms caractéristiques qui disent assez quelles craintes elles inspirent : Calderão do Inferno (Chaudière d'Enfer); Misericordia (Miséricorde); Padre Eterno (Père Éternel), dont les remous sont si violents que, selon les Indiens, celui qui y tombe n'en revient jamais; aussi les Indiens eux-mêmes hésitent-ils à franchir quatre ou cinq de ces cachoeiras, qui sont un obstacle très sérieux au développement commercial de cette région et aux communications entre le bassin de l'Amazone, Matto Grosso et la Bolivie.

IX. — C'est pour contourner cette série de rapides que depuis fort longtemps (décret de novembre 1882) le gouvernement brésilien avait décidé l'établissement d'une ligne ferrée dite du Madeira au Mamoré qui devait servir de trait d'union entre les deux biefs navigables. Des difficultés matérielles nombreuses, l'état des finances brésiliennes à cette époque retardèrent longtemps la réalisation de ce rêve qui prit corps à nouveau après le traité de Petropolis, conclu entre le Brésil et la Bolivie en 1903 et par lequel le gouvernement brésilien s'obligeait à construire cette ligne qui permettra à la Bolivie d'écouler ses produits vers l'Atlantique.

Pour donner une idée des difficultés que rencontra la compagnie américaine chargée de la construction de ce chemin de fer, il est intéressant de rappeler quelques faits, ou mieux les échecs qui suivirent une première tentative de construction qui eut lieu en 1878 (1).

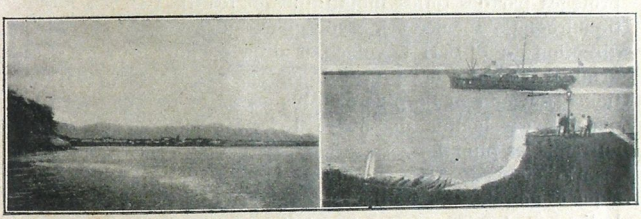
Trois expéditions successives subirent de véritables désastres : la première, mal organisée, fut décimée par les fièvres paludéennes qui règnent à certaines époques dans ces régions de forêts inondables, les renforts qui suivirent ensuite périrent presque en totalité au large du cap Hatteras où naufragea le navire qui les transportait. La troisième, qui eut d'ailleurs le sort de la première faute de préparations suffisantes, fut la dernière par suite de la déconfiture de l'entreprise du colonel Georges Church, récemment décédé à Londres. L'expédition qui partit de New-York en 1878, sous la direction de M. Collengs, était malheureusement composée de travailleurs formant le rebut des grandes villes. A leur arrivée, ils se livrèrent à toutes sortes d'excès et désertèrent. 56 Américains reposent dans le cimetière de Santo Antonio et 75 moururent ou disparurent sur la voie conduisant en Bolivie.

Un matériel considérable, dont nous vîmes une partie pendant notre premier séjour en Amazonie en 1890, fut

(1) Ce fut le lieutenant Gardner Gibbon de la marine américaine qui, le premier, en 1852, démontra la grande importance du tracé de la ligne du Madeira au Mamoré.

abandonné en pleine forêt vierge. L'entreprise actuelle ne put tirer partie que d'une locomotive restée sur la lisière de la forêt, hors de l'atteinte des eaux. Le reste fut mis hors de service par la grande humidité qui règne dans ces régions à la suite des pluies et des inondations. Il faut que cette ligne soit d'une grande importance pour qu'une compagnie n'ait pas craint de se constituer après de semblables désastres dans le but d'en réaliser la construction.

X. — Dès le début des travaux, la fièvre paludéenne occasionna un certain flottement parmi les travailleurs engagés. La Société résolut alors d'opérer comme à Panama, en procédant à l'assainissement des régions où régnait la fièvre. Les



Porto Velho et le fort de Castello, près de Santo Antonio, sur le rio Madeira.

entrepreneurs envoyèrent sur les lieux une commission de médecins et d'ingénieurs pour étudier et améliorer la situation. La ville de Santo Antonio passa par une série de réformes; on y fit des égouts, on canalisa les eaux, on y installa la lumière électrique et la forêt fut abattue dans toute la zone environnante. C'est à Porto Velho, au-dessus de Santo Antonio, que l'entreprise a installé ses bureaux, ateliers, magasins et dépôts divers. Les habitations des ingénieurs (c'est là en effet que réside le personnel technique) sont confortables et bien construites, obéissant dans leurs dispositions intérieures à toutes les prescriptions de l'hygiène, il en est de même des maisons des ouvriers. Les installations de l'entreprise à Porto Velho constituent une petite ville, on y trouve une vaste buanderie aménagée dans un vaste

baraquement, une fabrique de glace qui en fournit journellement une grande quantité et maintient en outre deux chambres frigorifiques. On y a construit des pavillons avec portes et fenêtres garnies de toile métallique pour prévenir l'invasion des moustiques anophèles qui sont les organes de transmission de la fièvre paludéenne.

Puis on édifia des cuisines munies de fourneaux et de fours électriques, on fit plus encore, on constitua des salons, des clubs, une bibliothèque, un théâtre fut même installé. On a construit six hôpitaux, dont quatre pour les ouvriers, un pour le personnel technique et un d'isolement; une pharmacie avec deux pharmaciens. Ces hôpitaux sont également protégés par des toiles métalliques et les lits par des moustiquaires. Ce service est assuré par douze médecins sous la direction du Dr Carl Lovelace et d'un certain nombre d'infirmiers. Grâce à ces précautions, les cas de fièvre infectieuse deviennent de plus en plus rares et on ne note plus que des cas bénins de fièvre intermittente, aux saisons autrefois les plus dangereuses. Le personnel embauché subit avant d'embarquer un rigoureux examen de capacité physique et morale. Les meilleures équipes sont fournies par des Italiens et des Espagnols, à qui l'usage des boissons alcoolisées est interdit. Les Américains ont certainement remporté sur le Madeira une nouvelle victoire sanitaire, comme à Panama et à Cuba.

XI. — L'entreprise eut à vaincre de grandes difficultés par suite de l'inconsistance du terrain, dès la moindre pluie; or, les pluies sont généralement torrentielles; les talus achevés s'affaissaient et les rails subissaient une différence de niveau de 50 à 60 centimètres. Malgré tout, l'inauguration du premier tronçon de cette importante voie ferrée, entre Porto Velho et Jacy Paraná a eu lieu en mai 1910. Ce tronçon a 87 kilomètres de long et sa construction s'est assez ressentie du manque d'ouvriers et de la difficulté du transport du matériel. En plus de ce tronçon, il y a, en mai 1912, 322 kilomètres de ligne prêts et 30 kilomètres sont déjà pourvus de rails dont la pose continue, car les travaux sont activement poussés par la Compagnie qui, à

la fin de 1912, verra la ligne entière livrée au trafic.

D'après des nouvelles qui nous sont parvenues depuis notre retour, le personnel actuellement employé à cette entreprise se compose de 2.800 ouvriers (jusqu'en 1910 il ne dépassa guère 600), 40 conducteurs de travaux et 60 ingénieurs, plus le personnel médical indiqué plus haut, comptables, caissiers, etc., etc., dont le coût mensuel s'élève à 300 contos, soit 540.000 francs au change actuel (1 fr. 65 par milreis).

A Santo Antonio du Madeira, le fleuve est très large et offre abri et facile ancrage aux grands vapeurs, qui y peuvent charger et décharger facilement leurs marchandises. Ce port, qui est situé à 1.150 kilomètres de l'embouchure du Madeira avec l'Amazone deviendra certainement le centre d'un grand mouvement commercial. Le commerce de la localité prend chaque jour une nouvelle impulsion, les constructions se font plus nombreuses et sont en général bonnes, vastes et commodes, quelques maisons de commerce ont déjà un grand mouvement d'affaires.

A Porto Velho, on a construit sur le Madeira un appontement de débarquement où peuvent accoster les plus grands paquebots; pendant notre séjour, deux grands vapeurs anglais, le *Holland* et l'*England*, de 6.600 tonneaux de jauge chacun, vinrent d'Europe, remontèrent l'Amazone et le Madeira et accostèrent à Porto Velho, donnant ainsi la démonstration pratique que ce fleuve est accessible aux plus grands navires, alors que ceux d'un pareil tonnage ne tentent pas ordinairement de dépasser l'embouchure du Rio Negro sur l'Amazone.

Porto Velho communique directement avec Manaos au moyen de la télégraphie sans fil. L'ère des difficultés semble passée pour cette ligne qui pourra être complètement achevée dans dix-huit mois et peut-être avant. Ce sera une œuvre d'une importance capitale pour tout l'ouest bolivien, le centre et le nord du Matto Grosso, dont les forêts riches en heveas pourront être exploitées. Ce chemin de fer est destiné à développer dans toute la région du Madeira un mouvement commercial intense.

La situation commerciale des principales nations importatrices dans l'État d'Amazonas, comme dans toute l'Amazonie, est facile à établir : l'Angleterre tient de beaucoup le premier rang, puis l'Allemagne et les États-Unis; nous arrivons ensuite avec les Portugais et les Italiens. Le succès des premières tient surtout au monopole de la grande navigation qu'elles maintiennent sur l'Amazone.

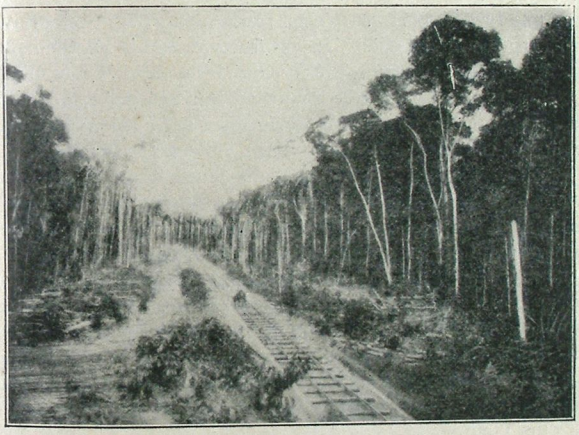
Depuis 1867, époque où l'Amazone et les principaux affluents s'ouvrirent à la navigation internationale, qui n'en profita guère au début, mais particulièrement depuis 1900, toutes les grandes puissances commerciales de l'Europe ont envoyé des navires de guerre, en guise de commis-voyageurs, pourrait-on dire, remonter le fleuve-mer jusqu'à Iquitos, en plein Pérou, à plus de 4.000 kilomètres de Belem do Pará. Ce furent tout d'abord les États-Unis, puis l'Allemagne, l'Italie, le Portugal même, qui tinrent à faire connaître aux populations riveraines du grand fleuve les couleurs de leurs pavillons. Quant à l'Angleterre, elle ne laisse pas passer d'années sans faire mouiller dans le port de Pará ou de Manaos quelques grosses unités, croiseurs ou cuirassés. Ces nations ont compris que ces manifestations de leur force étaient la meilleure réclame à faire pour créer de nouveaux débouchés à leurs produits. Cette opinion ne semble malheureusement pas partagée par notre ministère de la Marine et personne ne songe à faire quelque chose pour démontrer la nécessité ou du moins l'utilité d'une pareille démonstration, au contraire.

A Manaos comme à Belem du Pará, comme dans toutes les grandes villes brésiliennes, les Anglais ont acquis une position industrielle et commerciale prépondérante. Une puissante Compagnie anglaise, la *Manaús Harbour*, a, par une suite de contrats heureux, accaparé la plus grande partie des services et travaux de première utilité, apponte-ments, docks de chargement, tramways; tout pour elle est un privilège, mais un privilège dû à l'initiative et à l'activité de ses directeurs.

Dans cette ville de Manaos, qui naît sous des auspices aussi brillants, nous avons pu constater l'initiative de quel-

ques capitalistes français qui ont fondé là-bas d'importantes maisons d'exportations et d'importations, trop peu nombreuses encore et surtout inférieures, comme importance, à leurs similaires anglaises et allemandes; deux d'entre elles sont des succursales de maisons du Pará.

En dehors de ces grosses maisons il existe à Manaos plusieurs magasins de modes et de nouveautés. On remarque dans les principales rues un certain nombre d'enseignes aux noms français. Il semble que dans cette ville le commerçant français se soit mieux acclimaté. Nous tenions autrefois une



Le chemin de fer du Madeira au Mamoré.

bien meilleure place qu'aujourd'hui, surtout au point de vue de la vente des articles de Paris, jouets, étoffes de prix, modes, lingerie fine, bijouterie et tout particulièrement les vins, liqueurs et conserves. Depuis que les compagnies allemandes et anglaises possèdent de fait le monopole de la navigation sur le fleuve-roi, les produits allemands, anglais, italiens et belges concurrencent les nôtres, surtout pour les articles de Paris, la bijouterie fine et fausse, et un peu les

étoffes. Toutefois ce serait dénigrer à plaisir que de dire que notre commerce soit réduit à néant en Amazonie. En ce qui concerne les modes, les vins, liqueurs et conserves, notre situation est toujours bonne, sans être excellente car dans cette dernière branche, les Portugais et les Italiens nous suivent mais d'assez loin.

Pour les étoffes et la lingerie nous nous sommes un moment laissé presque évincer par les productions allemandes et belges; mais depuis quelque temps nos commerçants, faisant preuve du renouveau d'initiative que nous avons déjà signalé, se sont représentés sur le marché et regagnent facilement le terrain perdu. On s'est rendu compte que même avec une légère majoration les produits français étaient plus avantageux, et font plus d'usage que les similaires allemands. La population en grande majorité sait apprécier la qualité de nos produits et le bon goût de notre fabrication, ainsi que la loyauté de nos négociants dans leurs transactions.

Au cours de notre voyage dans le nord du Brésil, nous avons été agréablement surpris de rencontrer un certain nombre de représentants de commerce français, que nous ne nous attendions pas à voir aussi relativement nombreux. Quelques-uns visitaient la région pour la première fois, tous faisaient des affaires encourageantes, et semblaient fort bien choisis, connaissant la langue et les choses du pays. Il nous a semblé cependant que les nouveaux venus avaient tendance à se décourager devant les retards apportés par la douane dans la livraison de leurs colis. Ce service est bien en effet le plus insupportablement tracassier et négligent qui puisse exister; à ce point de vue les douanes de Pará et de Manaos battent le record sur toutes celles du Brésil qui pourtant détiennent celui de la lenteur dans la livraison des marchandises; c'est encore une aggravation aux prix déjà trop élevés des droits à payer. Mais ce n'est pas cependant une raison pour négliger cette partie du Brésil, car il y a de larges compensations.

Notre situation commerciale dans l'Amazonie, sans etre aussi précaire qu'elle l'a été un instant, peut encore être beaucoup améliorée jusqu'à reprendre la place que nous

avons su y occuper ; il suffirait à nos négociants d'un voyage d'études pour se rendre compte qu'il y a là pour eux de grosses affaires à traiter. L'infériorité de notre commerce dans cette région comme dans nombre d'autres provient de l'ignorance où nos commerçants se trouvent des gens et des choses de ce pays, ils sont trop accoutumés à ce qu'on vienne les solliciter chez eux. Les choses changent à notre avantage lorsque nous consentons à nous déplacer, à aller solliciter l'acheteur, et à bien connaître ses goûts. C'est la raison, la seule, du succès de nos concurrents allemands.

TERRITOIRE FÉDÉRAL DE L'ACRE

I. L'Acre et son organisation. — II. Importance commerciale et rendement prodigieux de ce territoire. — III. Ses aspirations à l'autonomie, motifs invoqués. — IV. Solution inopportune. — V. Améliorations réalisables. — VI. Etat sanitaire de l'Acre, alimentation et hygiène. — VII. Relations commerciales, difficultés des transports pendant la baisse des eaux. — VIII. Prix de diverses denrées. — IX. Les communications entre le Purus et le Juruá. — X. A 9.000 kilomètres de Rio de Janeiro, Senna Madureira. — XI. Progrès rapides de la future capitale de l'Acre. — XII. Le commerce et les frais de transport. — XIII. Le département du Haut-Juruá, son chef-lieu, sa population. — XIV. Introduction onéreuse de travailleurs. — XV. Quelques mots sur les Indiens du Brésil, organisation d'un service de civilisation et de protection.

I. — On sait que le territoire de l'Acre est une immense contrée de 191.000 kilomètres carrés, située dans le bassin supérieur des grands affluents de l'Amazone, Madeira, Purus, Juruá. Cette région appartenait à la Bolivie, mais peuplée par des Brésiliens qui supportaient avec impatience la domination bolivienne, elle fut, par le traité de Petropolis (1) conclu entre la Bolivie et le Brésil, acquise par ce dernier moyennant une indemnité de 2 millions de livres sterling et la construction d'une voie ferrée, du fleuve Madeira au Mamoré, tous deux affluents et sous-affluents de l'Amazone.

Depuis lors, l'Acre a fait de remarquables progrès; des centres nouveaux de population se sont créés, un grand nombre d'établissements se sont constitués le long des fleuves et rivières pour l'exploitation des arbres à caoutchouc, qui

(1) En date du 17 novembre 1903.

sont particulièrement nombreux dans la région. Pendant les premiers temps l'État d'Amazonas, voisin de ce riche territoire, songea à s'approprier la région entière et commença par taxer ses exportations de caoutchouc. Mais les habitants de l'Acre, gens remuants, ou du moins leurs chefs, c'est-à-dire les principaux négociants, ne l'entendirent pas ainsi et objectèrent que le pays qui couvre et au delà ses dépenses, pouvait prétendre, ce qui était tout à fait prématuré, à s'administrer lui-même et à être érigé en État autonome. D'autre part, la somme qu'obtenait l'État d'Amazonas par les droits mis sur les caoutchoucs de l'Acre devint bientôt trop élevée pour échapper à l'attention du Gouvernement Fédéral qui organisa l'Acre en Territoire Fédéral avec un système douanier spécial. Après avoir protesté pour la forme, le gouvernement de Manaos réduisit les droits d'exportation de l'Amazonas en dessous des tarifs de l'Acre, lesquels sont de 20 p. 100 *ad valorem*, de sorte que les propriétaires seringueiros les plus rapprochés préférèrent exporter sous les tarifs de l'Amazonas. Ce système ne semble porter préjudice ni à l'une ni à l'autre des deux régions.

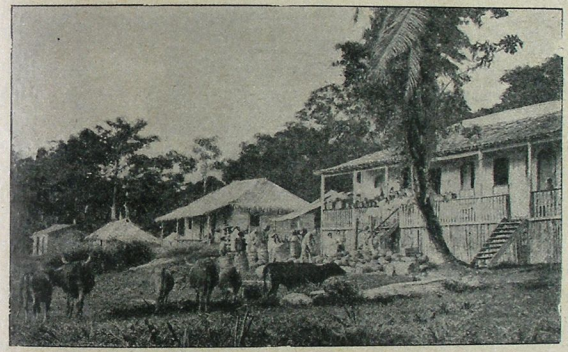
Le Territoire Fédéral de l'Acre est divisé en trois départements administratifs ou préfectures, sous les noms de : Alto Acre, Alto Purus, Alto Juruá.

Le département du Alto Acre comprend la région arrosée par les rios Abunan, Rapirran, Iquiri, Alto Acre ou Aquiry et Alto Antimari, dans les limites conventionnelles. Le département du Alto Purus comprend la région baignée par le Yaco et par le haut Purus, avec tous les autres affluents de celui-ci, y compris le Chandless, le Curanja et le Curinja, jusqu'aux sources des mêmes rivières.

Le département du Alto Juruá comprend la zone arrosée par le rio Tarauacá et ses affluents et par le haut Juruá et ses tributaires, entre lesquels l'Ipixuna, le Moá, le Paraná da Viuva, le Juruá Miri, le Riosinho do Leonel, l'Amoneu, le Tejo et le Breu.

Ces trois départements, subdivisés en diverses circonscriptions, sont administrés chacun par un préfet nommé par

le Président de la République, avec résidence au chef-lieu de chaque département. Ces chefs-lieux n'existaient pour ainsi dire pas, ce n'étaient que des petites agglomérations, quelques cases ou barracoes de patrons seringueiros. Peu après cette organisation, un développement considérable se manifesta sur divers points, mais surtout aux endroits choisis comme chefs-lieux des préfectures qui prirent rapidement l'aspect de petites villes, bien modestes encore sous le rapport des constructions, qui, il est vrai, s'améliorent et



Un coin d'Axioma sur le rio Purus.

augmentent chaque jour. Ces chefs-lieux de préfectures sont : Rio Branco, qui a remplacé Porto Acre pour le département du Alto Acre; Senna Madureira pour le département du Alto Purus, et Cruzeiro do Sul pour le Alto Juruá.

II. — Ces centres ont déjà une grande importance commerciale grâce au caoutchouc qui est l'unique industrie de l'Acre entier, où elle a pris un merveilleux développement depuis l'acquisition de ce territoire par le Brésil. Pour s'en faire une idée, il suffit de consulter les chiffres suivants, qui indiquent ce qu'a rapporté au gouvernement brésilien son achat de la fin de 1903. Ces chiffres sont suggestifs :

Droits d'exportation touchés par la douane de Pará.

	— Milreis
1903	247 : 418 $ 840
1904	1.366 : 427 $ 667
1905	4.710 : 396 $ 076
1906	4.806 : 134 $ 473
1907	6.775 : 465 $ 666
TOTAL	17.905 : 842 $ 722
— en Fr. environ.	26.858.757

Droits d'exportation touchés par la douane de Manaos.

	— Milreis
1903	587 : 622 $ 337
1904	1.741 : 758 $ 484
1905	4.040 : 348 $ 320
1906	4.465 : 361 $ 343
1907	6.694 : 503 $ 797
TOTAL	17.529 : 594 $ 281
— en Fr. environ.	26.685.894

A ces chiffres il faut ajouter les droits d'exportation touchés par les douanes de janvier à mai 1908 sur le caoutchouc de l'Acre 1907, soit 6.020 contos de reis, valant au change d'alors 9.030.000 francs.

Il entra donc dans les caisses de l'Union brésilienne 44.726.528 milreis qui, au change de 1 fr. 50 le milreis, donnèrent 67.089.792 francs.

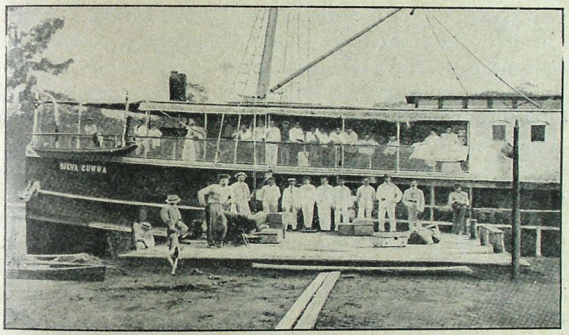
Le Gouvernement Fédéral ayant payé à la Bolivie pour ses droits de revendication 2 millions de livres sterling, ou 32.000 contos, soit 50 millions de francs, il reste un solde en faveur du Brésil de 17.089.792 francs. Après pointage, ces chiffres auraient été ramenés à 14.453.143 fr. 50 en faveur de l'Acre jusqu'en 1908. Mais depuis, le rendement de ce territoire a encore augmenté, car de mai 1908 à juin 1909, les caoutchoucs de cette provenance donnèrent 21.000 contos de reis (1) sur 12.000 tonnes de ce produit, et encore une partie de cette période ne fut-elle pas favorable. D'après ces calculs, on voit que le Gouvernement brésilien n'a pas fait une trop mauvaise affaire, puisque, de fin 1903 à juin 1909, il a tiré de son acquisition la somme colossale de 64.000 contos, justement le double de ce qu'il paya à la Bolivie.

Les prix élevés atteints par le caoutchouc en 1909-1910 occasionnèrent une augmentation sensible de la production, laquelle, nous l'avons dit, doit être évaluée à près de 14.000 tonnes pour le territoire de l'Acre. On peut s'imaginer le rendement de cette période si on sait que le gouvernement prélève 20 p. 100 *ad valorem*, c'est-à-dire le cin-

(1) Nous le répétons, le conto de reis, au change de 1 fr. 50 et 1 fr. 55 le milreis, taux auquel il se maintint pendant plusieurs années, représente 1.610 francs au taux actuel 1 fr. 65 il vaut 1.650 francs.

quième du travail du seringueiro, et que la valeur moyenne du caoutchouc ne fut jamais inférieure à 19 francs le kilo. En 1910-11, la production ne fut que de 11.600 tonnes.

III. — Ces recettes prodigieuses, qui sont seules dépassées par celles de l'État de São Paulo et du district fédéral de Rio de Janeiro ont éveillé l'ambition, pour ne pas employer une expression peut-être plus juste, de quelques personnalités, avocats, médecins, ingénieurs, plus ou moins fonctionnaires, divers gros négociants en caoutchouc, installés



Vapeur de fleuve.

depuis quelques années dans cette région; ils déplorent que de semblables revenus profitent à l'Union au lieu de rester dans l'Acre... à leur disposition. Ils se sont dit qu'un pays qui couvre ses dépenses avec un excédent aussi considérable avait le droit de s'administrer lui-même et de s'ériger en État autonome.

Pour tenter la réalisation de cet espoir, une délégation de chacun des départements de l'Acre, composée sans doute des principaux intéressés, s'en vint à Rio de Janeiro solliciter du Gouvernement Fédéral l'autonomie de l'Acre et sa constitution en État. Une forte campagne de presse fut engagée afin d'amener les pouvoirs publics et les Chambres à donner satisfaction aux délégués. Ces derniers arguent que

l'organisation actuelle ralentit le développement du Territoire, parce que le haut fonctionnaire qui administre chaque préfecture dépendant uniquement de l'autorité fédérale éloignée d'un nombre respectable de milliers de kilomètres, est gêné dans son action administrative. C'est une cause d'entrave et de retard apportée à la marche des affaires publiques de la région. Ils ajoutent que l'action du Gouvernement Fédéral est complètement insuffisante, car le crédit de 250 à 300 contos accordé aux préfets est trop minime; que les sommes dépensées annuellement par le même gouvernement dans le Territoire pour améliorations diverses n'ont pas jusqu'ici dépassé 3.000 contos; qu'enfin, la région ne possède ni routes, ni télégraphes, ni moyens de transport réguliers, ni écoles publiques suffisantes. Toutes choses que le territoire pourrait posséder, disent les délégués, si ces recettes avaient une application locale.

IV. — Il est certain qu'une partie de ces arguments ont leur valeur, les préfets devraient avoir plus de latitude, ce qui ne veut pas dire qu'ils n'en ont aucune, l'exemple du Dr Candido Marianno, à qui sont dus les progrès de Senna Madureira est là pour le prouver. Les crédits accordés et les sommes dépensées annuellement pourraient également être augmentés, ce à quoi ne se refuse pas le Gouvernement Fédéral, mais de là à l'autonomie absolue, il y a un pas, qui présentement ne peut être franchi, car il n'est pas prouvé que cette autonomie serve réellement au développement du Territoire. Loin d'être une recommandation pour qu'on décrète immédiatement sa complète autonomie, la grande richesse de l'Acre impose que ce problème soit étudié sérieusement, en raison des dangers qu'il renferme. L'exemple de certains États voisins qui eurent cependant le temps de faire leur apprentissage de gouvernement en tant que provinces, est là pour prouver ces dangers. Il vaut mieux qu'une partie des ressources de l'Acre profite à la nation qu'à quelques ambitieux.

Pour des raisons diverses, la constitution du Territoire de l'Acre en Etat autonome n'est pas une solution opportune: tout d'abord en raison du peu de densité de la population,

et quoique les intéressés affirment qu'elle approche de 100.000 habitants, ces chiffres doivent être ramenés à 70.000 ou 75.000 habitants, ce qui est déjà fort joli. D'autre part, il faut considérer la qualité de cette population ; prise en général celle-ci est ignorante et grossière, d'une civilisation peu avancée, vivant continuellement dans les exploitations d'arbres à caoutchouc dispersés dans la forêt, elle n'a qu'un but de lucre individuel : extraire le plus de caoutchouc possible, elle reste indifférente aux destinées de la région. Les conditions du travail, et le prix exorbitant des transports font qu'un cinquième à peine des travailleurs est accompagné de sa famille, ce qui ne contribue pas peu à rendre cette population inculte et nomade. L'autonomie, qui sera certainement décrétée dans peu d'années, serait pour l'instant un danger, ce serait livrer cette région à l'anarchie ; le Gouvernement Fédéral a donc agi sagement en la refusant momentanément.

Un exemple de ce qui arriverait fréquemment par la suite a été donné par des troubles qui éclatèrent dernièrement dans l'une des préfectures, celle du haut Juruá. Le colonel João Cordeiro, préfet de ce département, fut un jour déposé par la population, ou plutôt comme c'est l'ordinaire en pareil cas par un petit groupe d'agitateurs, car ainsi qu'on le verra plus loin la population reste forcément indifférente, et ignorante des événements en raison de sa dispersion. Le préfet déposé, qui ne possédait pas de moyens de résistance, fut embarqué de force sur un vapeur qui le ramena à Manaos, où il attendit les événements. Dès que le Président de la République eut connaissance officielle de ces faits il déclara que le gouvernement ne composerait pas avec les meneurs, que le préfet serait rétabli dans son poste et que l'ordre légal serait maintenu même par la force dans tout le Territoire. Cette fermeté en imposera certainement aux agitateurs qui ne devaient compter que sur la faiblesse du Gouvernement Fédéral ; il peut cependant facilement les bloquer dans leurs rivières et les amener à composition. S'il n'en était pas ainsi, les troubles pourraient être fréquents, la population ignorante est facilement excitable et habituée par une vie rude à prendre fréquemment les armes. Il faut avouer qu'une

partie de cette population, composée d'émigrants du Ceará, du Parahyba et du Rio Grande do Norte, gens grossiers attirés par la fièvre du caoutchouc, laisse à désirer sous le rapport moral. Parmi cette population toujours armée, rendue plus frustre par les difficultés du milieu dans lequel elle vit et lutte, où les forts oppriment sans pitié les faibles et les Indiens, les crimes contre les personnes ne sont pas rares et en raison des difficultés des communications et des énormes distances à franchir, les efforts du Gouvernement Fédéral n'y ont encore assuré que très imparfaitement l'administration de la justice ; ce sera longtemps une tâche difficile.

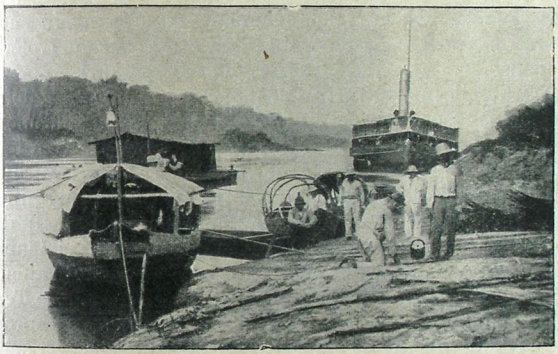
V. — Ce n'est pas par la violence que les Acréens obtiendront leur autonomie, elle dépend de l'organisation de ce territoire, qui laisse encore fort à désirer, parce que les relations entre les différents points sont lentes et précaires. Un Congrès des négociants en caoutchouc du Territoire de l'Acre s'est réuni l'année dernière à Senna Madureira, pour discuter de l'avenir réservé à l'industrie de ce produit, et envisager les mesures à prendre pour améliorer les procédés de fabrication et créer des plantations ; il a, très raisonnablement, adressé au Président de la République un message demandant :

L'ouverture des grandes routes carrossables, l'une dans la région du haut Yaco, une autre dans le haut Purus et deux autres dans le haut Cayaté et Maçanha ; l'établissement d'une ligne de chemin de fer entre Senna Madureira et Bocca do Acre ; des lignes télégraphiques ; des subventions pour les lignes de navigation faisant les voyages entre Rio de Janeiro, Pará et Manaos, jusqu'aux capitales des départements ; la normalisation des frets ; une école théorique et pratique d'agronomie ; la réduction de l'impôt de sortie sur le caoutchouc, et enfin une loi des terres régularisant les concessions, exploitations et propriétés par droit du premier occupant, pour éviter les contestations et troubles graves, auxquels donnera lieu la délimitation des seringaes (1) (seringals), car

(1) Grandes étendues de terrains renfermant un certain nombre d'exploitations d'arbres à caoutchouc.

tous les conflits qui surgissent ont pour origine des contestations de terres.

Tous ces desiderata sont de réalisations faciles en raison des énormes ressources fournies par les droits de sortie. Seule la question du chemin de fer est beaucoup plus ardue, à cause des difficultés qu'offrent la nature et le régime des eaux dans ces régions. Les quelques renseignements que nous croyons indispensable de fournir sur ce Territoire de l'Acre si peu connu, donneront une idée de certaines des



Vapeur et chalands de la navigation du Purus.

difficultés qu'il y aurait à vaincre dans ces contrées extra-lointaines.

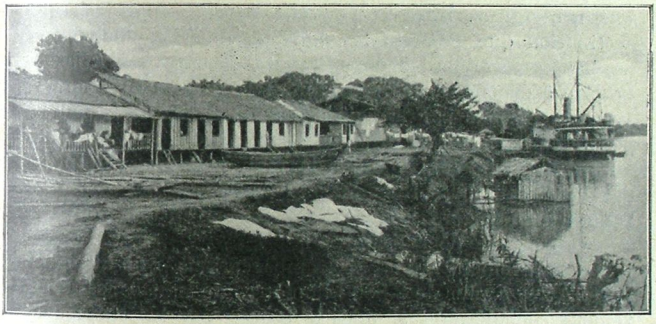
VI. — Presque toute la région du Haut Purus et du Haut Acre est composée de terres d'alluvions, couvertes de forêts basses et inondables pendant la saison pluvieuse, ce qui fait qu'elles ont été et sont encore considérées avec raison comme des zones fiévreuses, sur lesquelles se rencontrent cependant de nombreuses parties salubres. Il ne faut pas toutefois exagérer les conditions d'insalubrité d'une zone dite fiévreuse, car une bonne santé dépend autant des conditions d'hygiène, d'alimentation et du moral que des conditions climatériques. Pendant nos deux premiers séjours

en Amazonie, dont l'un de six mois dans le Madeira et le Purus, l'autre en traversant l'Amazonie péruvienne, au retour de la côte du Pacifique, jamais nous ne ressentîmes un accès de fièvre; pourtant plusieurs des régions parcourues pouvaient être considérées avec raison comme peu salubres. Cet accident nous survint cependant au cours de ce dernier voyage, et cela dans l'État de Parana, réputé avec justice comme un des plus salubres qui soient. Contractée sans doute dans les forêts du nord-ouest, la fièvre nous prit à la suite d'une imprudence sur les rives de l'Iguassú. Les accès, d'ailleurs bénins, avaient complètement disparu avant notre arrivée dans le bassin de l'Amazone et ne se renouvelèrent pas dans cette région, dont on exagère l'insalubrité.

La grande mortalité qui règne parmi les seringueiros, nous ne saurions trop le répéter, est surtout due au mépris que professe la plus grande partie de cette population ignorante pour l'hygiène la plus élémentaire, sa mauvaise alimentation et ses excès alcooliques. Des accès de fièvre intermittente, bénins, non soignés, dégénèrent peu à peu, dans les forêts, en accès pernicieux qui naturellement deviennent rapidement mortels. Dans le Haut Acre, qui a été longtemps réputé comme la partie la moins salubre de tout le Territoire, le nombre élevé des décès qu'on y notait était provoqué par une insuffisante et mauvaise alimentation de farine de manioc, de poisson et de viande séchés, plus ou moins avariés au cours d'un long voyage. Les constitutions les moins robustes, rapidement anémiées, étaient une proie facile pour le paludisme endémique. Les habitations trop primitives, n'obéissant à aucune prescription hygiénique, quoique améliorées en nombre d'endroits, sont encore en grande majorité. Ceux qui y résident se trouvent donc dans des conditions défavorables, mais peu importe à ces gens qui n'ont qu'un but : la récolte de l'or qu'ils extraient liquide dans les seringaes.

Une localité située sur un petit affluent de l'Acre, Xapury, qui jusqu'en 1906 contribuait pour un nombre élevé au tableau mortuaire de la région, est presque devenue un sanatorium, tout est relatif, pour les malades du

Haut Acre et du rio Xapury, depuis qu'on a abattu la forêt sur un grand espace et que l'alimentation y est devenue abondante et plus saine, ce qui n'indique pas que les vivres y soient bon marché. Depuis quelques années on y a introduit une certaine quantité de bétail amené de Bolivie et on a commencé à faire des plantations de légumes, de maïs, de haricots et de manioc ; ceci a déterminé une amélioration dans l'alimentation. Dans ce centre lointain de Xapury il existe même une fabrique de glace, ce qui est plutôt utile, car si la température de l'Acre est à peu près la même que



Rio Javary. — Remates de Males.

celle de toute l'Amazonie, c'est-à-dire 33° maximum, tombant la nuit à 23 et 22°, cette chaleur de forêts, à laquelle on se fait vite, apparaît lourde et humide aux nouveaux venus et plus forte qu'elle ne l'est en réalité.

VII. — L'Acre, qui ne produit exclusivement que du caoutchouc, possède, comme tout le bassin amazonique, des terres qui se prêtent admirablement aux cultures du maïs, café, riz, haricots, légumes divers, et surtout aux fruits de toutes espèces tropicales. Ces cultures, malheureusement, n'existent guère, et cependant, bien développées, elles modifieraient immédiatement les conditions de vie. Il est superflu d'ajouter que la forêt vierge, immense, infinie,

recèle quantité de bois de construction, dont 120 spécimens variés, parmi lesquels le fameux bois brésil, furent présentés à l'Exposition nationale de 1908. Le cacao, la noix du Brésil ou castanha, le copahyba, la salsepareille, le quina, etc., y abondent également, sans être exploités ni cultivés, par suite des avantages bien plus considérables qu'offre l'extraction du caoutchouc à tous les travailleurs, qui sont encore en nombre insuffisant pour cette industrie.

Le commerce de l'Acre se fait presque exclusivement avec les places de Manaos et de Pará, où les propriétaires de seringaes se pourvoient de toutes les marchandises qui leur sont nécessaires. Elles ne peuvent être transportées à leur destination que pendant les mois de janvier à mai, époque des hautes eaux dans les sous-affluents lointains de l'Amazone. De juin à décembre, les communications sont interrompues avec ces régions par la baisse des eaux, excepté pour de petites embarcations à vapeur, et même celles-ci naviguent avec difficulté. Vers le mois de mai, une baisse imprévue des eaux peut laisser échoué au milieu d'une rivière un vapeur d'un certain tonnage qui s'est aventuré trop loin, sans prévoir une décrue subite.

Le mouvement fluvial des embarcations qui atteignent Porto Acre, à plus de 2.300 kilomètres de Manaos, est relativement considérable si nous le basons sur les chiffres qui nous ont été donnés pour l'année 1908, année faible ; ceux-ci signalent 480 embarcations d'un tonnage plus ou moins important, parmi lesquels 62 vapeurs de 80 à 220 tonnes appartenant tous à des particuliers. Ces indications concernent le mouvement de la navigation sur l'Acre; celui des vapeurs qui fréquentent les établissements du rio Purus est encore plus important; celui du rio Juruá est aujourd'hui sensiblement égal.

Si pendant l'époque des hautes eaux les relations sont relativement faciles, tout au plus longues, avec les établissements et nouvelles localités, du haut cours des rios Purus, Acre, Juruá, et leurs multiples affluents, les communications sont très précaires pendant la saison de *vasante* ou baisse des eaux sur le Purus et ses affluents. A cette époque, le

point extrême atteint par la navigation à vapeur, d'ailleurs très restreinte, est Bocca do Acre, presque au confluent de cette rivière avec le Purus et à plus de 2.000 kilomètres de l'embouchure de ce fleuve avec l'Amazone ; le canot primitif du sauvage est alors l'unique moyen de communication qui relie les différents établissements, souvent séparés par des distances considérables.

Pendant l'intervalle existant entre les mois de juin et novembre, les deux départements du Haut Acre et du Haut Purus et leurs chefs-lieux, Rio Branco et Senna Madureira, restent presque isolés du reste du monde. Entre Bocca do Acre et Rio Branco, le transport du courrier et même parfois d'approvisionnements se fait par canots; le voyage, dangereux, s'effectue en seize et vingt jours, aller et retour. Un chemin ou *picadão*, sentier assez large, percé en ligne droite à travers la forêt est en construction sur 140 kilomètres approximativement entre Bocca do Acre et le chef-lieu du département, ce qui fait que la correspondance pourra être transportée par cette voie, à dos d'animal, en trois ou quatre jours. Par ce même chemin, pourront également être transportées jusqu'à la ville naissante des marchandises et denrées nécessaires à la consommation; pendant la période de baisse des eaux, elles n'existent qu'en petite quantité sur le marché, et elles atteignent alors des prix extraordinaires. A ces époques, on a payé 2 milreis (3 fr. 50) un kilo de riz; 60 milreis une caisse de pommes de terre de 45 kilos; 4 milreis une boîte de lait condensé, etc., etc.

VIII. — Voici à titre de curiosité les prix de certaines denrées dans les rios facilement accessibles : la morue, qui coûte 0 fr. 40, est revendue 1 fr. 50 le kilo; le sucre, acheté 0 fr. 60, est revendu 1 fr. 25 le kilo; le tabac, acheté 7 francs, se vend 20 francs; la farine de manioc, qui est achetée 18 francs les 27 kilos, se vend jusqu'à 48 francs; en temps ordinaire, dans les rivières éloignées, à l'époque des basses eaux, elle vaut jusqu'à 100 francs; l'eau-de-vie de canne à sucre, coûtant 0 fr. 90, se revend 2 francs et 2 fr. 50, et souvent plus; le riz et les haricots, achetés 0 fr. 40 le kilo, sont revendus 1 franc et 1 fr. 50; les 15 kilos de pirarucú valent 40 francs,

quand ils coûtent 15 francs ; 1 kilo de viande sèche, coûtant 1 fr. 80, est revendu 3 francs ; la boîte de conserve dite de carne fresca coûte 1 fr. 50 et se revend 3 francs ; une bouteille de cognac est revendue 10 à 12 francs, lorsqu'elle coûte 2 fr. 50 à 3 francs ; une chemise de coton, coûtant 3 fr. 50, est revendue 7 et 8 francs, etc., etc.

Dans les hautes régions de l'Acre, du Juruá, du Napo, du Jutahy, du Rio Negro et nombre d'autres, ces prix prennent d'autres proportions : la viande sèche se vend 4 fr. 50 le kilo ; le lard, 90 à 100 francs les 15 kilos ; les poules 15 à 20 francs pièce, et les œufs, 0 fr. 75 à 1 fr. pièce ; un litre de pétrole, 3 et 3 fr. 50 ; le beurre, 15 et 20 francs le kilo ; la bière, 4 et 5 francs la bouteille. Nous avons vu des liqueurs et cognacs, des vins de Porto frelatés, vendus de 16 à 20 francs la bouteille. Tous ces prix, qui sont susceptibles d'être doublés aux époques de décrue prolongée ou imprévue n'ont pas varié depuis plus de dix ans. On ne s'occupe que du caoutchouc, *l'or noir*, qui est là pour couvrir tous les frais.

IX. — Les communications entre les deux départements du Haut Acre et du Haut Purus et celui du Haut Juruá sont encore plus précaires pendant la même période. Pour y remédier, la Commission Fédérale d'Améliorations de l'Acre, composée de plusieurs ingénieurs envoyés et maintenus là-bas par le Gouvernement brésilien, étudia la possibilité de construire quelques routes praticables à travers la forêt. Du chef-lieu du Haut Juruá, Cruzeiro do Sul, sur la rivière Moá, à Rio Branco, il y a une distance de 750 kilomètres, et 630 kilomètres du même point à Senna Madureira. Cette région est couverte de forêts vierges et sillonnée d'innombrables cours d'eau d'importance variée ; elle était jusqu'alors interdite à l'homme civilisé. Comme première tentative, un sertanejo, le seringueiro Angelo Ferreira, parvint à traverser, à la tête de quelques Indiens, la zone séparant le Juruá du Taraúca et arriva à Cruzeiro do Sul après avoir opéré une percée audacieuse, sous la forme d'une *picada* (étroit sentier fait au sabre d'abatis) à travers la forêt la plus hostile du monde.

Plus tard, une autre trouée fut exécutée par l'ingénieur

Bueno de Andrade, qui ouvrit lui aussi une étroite picada entre le Juruá et le Taraúca, le Taraúca et l'Embira, l'Embira et le Purus, le Purus et le Yaco, parcourant une région jusqu'alors uniquement traversée par les Indiens. Enfin la Commission améliorant cette picada, ouvrit en 1908-1909 une route de 4 mètres de large, sur un sol débarrassé des troncs des arbres abattus, sur une distance de 260 kilomètres, un

Vapeurs particuliers sur le rio Acre.

picadão, ou sentier d'une égale largeur, au sol propre mais non débarrassé des troncs; et sur les 230 kilomètres restant la picada fut élargie et améliorée peu à peu. Grâce à ces travaux, on peut aujourd'hui voyager entre Cruzeiro do Sul et Senna Madureira, où un service de courriers a été créé; il semble toutefois que ce service ne peut fonctionner que pendant la saison sèche. Les débuts ne furent guère encourageants.

Un premier courrier pédestre partit vers le 28 septembre 1908, pour le Juruà, mais il revint vers le milieu de novembre

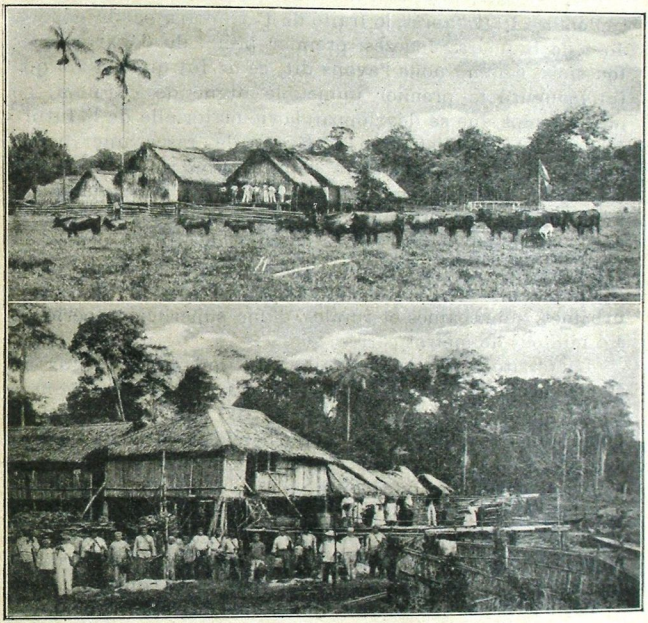
sans avoir dépassé l'embouchure du rio Murú, affluent du Tarandea, ni rencontré le courrier qui devait venir à sa rencontre du Juruá, le chemin n'était alors pas achevé.

Aux voyages suivants il fut plus heureux, les courriers s'étant rejoints au confluent du Murú. Chaque courrier avait trente jours de route à faire aller et retour. On voit que le service postal et les communications sont encore tout à fait rudimentaires dans ce territoire éloigné; la distance est longue, 630 kilomètres environ entre le Purus et le Juruá, et en nombre d'endroits la route est envahie par les débordements des nombreux cours d'eau qu'elle coupe. Pendant les hautes eaux, il est plus pratique et plus rapide d'effectuer les communications entre les deux préfectures du Purus et du Juruá par l'intermédiaire des vapeurs qui de chaque chef-lieu partent pour Manaos et en reviennent.

X. — La population de l'Acre est disséminée sur tout le territoire, mais presque exclusivement sur le bord des rivières; elle ne se trouve aujourd'hui un peu agglomérée que sur divers points qui forment déjà de petites villes et des bourgs, comme : Senna Madureira, chef-lieu du département du Haut Purus et capitale du territoire; Villa Mercedes; Rio Branco, Porto Acre et Xapury pour le Haut Acre, Cruzeiro do Sul et Villa Thaumaturgo pour le Haut Juruá, plus un certain nombre d'autres de peu d'importance.

Les centres qui se sont le plus développés ces derniers temps et dont l'importance ne fera qu'augmenter sont : Senna Madureira et Cruzeiro do Sul. Senna Madureira, chef-lieu du Haut Purus, est certainement une ville trop récente pour être connue : son premier immeuble fut en effet inauguré en 1906. La future capitale de l'Acre se trouve située sur la rive gauche du rio Yaco, à une heure de navigation à vapeur du confluent de cette rivière avec le fleuve Purus, sous le 9e degré 8′ 11″ de latitude sud et 68e degré 38′ 58″ de longitude ouest du méridien de Greenwich. *La distance par voie fluviale et maritime qui sépare Senna Madureira de Rio de Janeiro, capitale de la République, est de 9.000 kilomètres* environ; le voyage peut être effectué en trente jours, en ne comptant que douze jours pour franchir le trajet de 2.400 kilomètres qui

sépare Manaos de Senna Madureira. Par ces chiffres on arrive à se faire une idée, mais bien approximative encore, de l'immensité de la Confédération brésilienne, et des



Rio Juruá. — Habitations des seringaes Japurá et Eldorado.

énormes distances à parcourir pour se rendre d'un point à un autre, surtout dans la prodigieusement vaste Amazonie.

Le voyage de Rio de Janeiro au chef-lieu du Haut Purus revient en moyenne à 760 milreis (1.330 francs au change actuel), soit 369 milreis de Rio à Manaos par les paquebots du *Lloyd Brazileiro*, et le reste, près de 400 milreis, de ce

point à Senna Madureira par vapeurs fluviaux. Voyage en première classe, car il n'existe pas d'autre catégorie, sauf pour les émigrants.

XI. — Cette localité fut fondée en pleine forêt vierge en septembre 1904, après le traité de Petropolis, par le général José de Siqueira Menezes, premier préfet du département; toutefois, comme nous l'avons dit, ce ne fut qu'en 1906 que fut inauguré le premier immeuble digne de ce nom, en même temps que se développait la vie matérielle de la future capitale. L'administration s'efforça de raser une partie de la sombre forêt qui alors couvrait tout le terrain sans clairière ni interruption. Les arbres abattus, dont quelques-uns constituaient par leurs énormes dimensions de magnifiques exemplaires de la flore équatoriale, furent brûlés ou exportés. Sur l'espace devenu libre, des rues, des avenues et des places furent tracées et dessinées, ainsi que des zones urbaines, suburbaines et rurales, d'une superficie supérieure à 4 millions de mètres carrés.

Le territoire de la nouvelle ville qui occupe plus de 10.000 hectares sur les deux rives du rio Yaco se trouve parfaitement délimité et divisé en 800 lots urbains et un nombre indéterminé de lots suburbains et ruraux ; ils sont accordés à perpétuité sans dépenses d'aucune sorte, à tous ceux qui veulent les mettre en valeur. Dans cet endroit où en 1905 on ne trouvait pas une habitation passable, mais seulement des huttes ou cabanes indiennes mal couvertes, enfouies au milieu de sombres taillis, se dresse aujourd'hui une ville moderne de près de 4.000 habitants, qui contraste vivement avec la nature environnante. La partie centrale de la ville compte déjà dix rues, larges et bien alignées, un boulevard, une avenue et quatre places, toutes désignées et indiquées par des plaques confectionnées à São Paulo et semblables à celles aujourd'hui usitées à Rio de Janeiro, où leur nombre était bien insuffisant. Par une intelligente décision des autorités, les constructions ne peuvent être contiguës, une distance minimum de 6 mètres devant être réservée entre chacune. L'administration locale n'est pas, pour l'instant du moins, tombée dans l'abus de donner aux

rues et places des noms de citoyens vivants ou morts et plus ou moins célèbres comme on le fait malheureusement un peu trop partout, surtout dans les villes du Sud; les plaques portent tout bonnement les noms des principaux fleuves du bassin amazonique, des États et capitales de la Confédération.

L'autorité préfectorale dispose déjà de six immeubles bien construits, dans lesquels fonctionnent respectivement la Préfecture et le Secrétariat, l'Imprimerie officielle, des écoles publiques dont quatre marchent très bien; il y a en plus une prison, un hôpital, *le 22 de Maio*, entretenu par l'initiative particulière, un dépôt de matériel, un marché, etc. Une salle de spectacle et de réunion (le théâtre « Cecy »), modeste il est vrai, a été édifiée par des propriétaires de l'endroit et dans laquelle s'abrite un club familial dansant et dramatique; une église a été construite par une société particulière. Deux imprimeries existent déjà à Senna Madureira, elles publient deux journaux hebdomadaires l'un, officiel, l'autre organe local, le *Alto Purus*. La Commission Fédérale possède, à sa charge, une scierie à vapeur et une briqueterie. Celle-ci doit munir le port d'une rampe et de grues à vapeur pour faciliter l'embarquement et le débarquement des marchandises. La petite ville jusqu'alors éclairée au pétrole vient de s'offrir l'électricité et procède à la canalisation de ses eaux.

Dans la zone rurale, de sages Cearenses et Riograndenses guéris de la fièvre du caoutchouc ou restés indemnes ont créé quelques sitios (petites fermes), lesquels approvisionnent le marché de fruits et légumes divers.

XII. — Le commerce local est exercé par une cinquantaine de négociants, dont quelques-uns reçoivent leurs marchandises directement d'Europe ou de Rio de Janeiro, avec un seul transbordement à Manaos. On trouve déjà dans cette ville naissante des articles de luxe et de mode, dont l'usage se répand chaque jour.

Le commerce de Senna Madureira est jusqu'à présent exonéré d'impôts. La vie matérielle y serait peut-être d'un prix raisonnable, n'était la question des transports; le prix de ces derniers est réellement prodigieux. Qu'on en juge par

les deux exemples suivants : une certaine quantité de tuiles achetée à Manaos par le préfet Candido Marianno pour la somme de 15 contos de reis (26.250 fr.) paya 14 contos, soit 24.500 francs de transport; 40 caisses de pétrole achetées au prix déjà respectable de 400 milreis (700 fr.) à Manaos payèrent 648 milreis (exactement 647 $ 700), soit 1.134 francs de transport, assurance et charrois. D'après cela, on comprendra la raison des taux élevés des denrées que nous avons notés plus haut.

De Senna Madureira partent deux routes, puisque ainsi on les nomme : l'une, de 200 kilomètres, conduisant à Bocca do Acre, par laquelle arrive maintenant de Bolivie une partie du bétail nécessaire à la consommation de la localité; la deuxième, de 630 kilomètres, allant vers le Juruá, dont on connaît déjà la valeur relative. Le recensement approximatif de la population du Haut Purus, opéré par le préfet, attribue à ce département environ vingt mille habitants.

Cette population augmente peu à peu, grâce à l'immigration spontanée et surtout grâce à celle qui s'accomplit aux frais des négociants et patrons seringueiros.

XIII. — Le département du Haut Juruá, organisation administrative la plus lointaine peut-être de tout le Brésil, est celui dont le développement matériel et moral semble le plus remarquable.

Le chef-lieu, Cruzeiro do Sul, situé sur un petit plateau, près de l'embouchure du Moá, affluent du Juruá, à 1.800 kilomètres de son confluent avec le Solimoes (Amazone) (1), et à près de 2.700 kilomètres de Manaos, a la même importance que Senna Madureira comme population, c'est-à-dire près de 4.000 habitants.

Il y existe cinq écoles primaires et une école secondaire, le Liceu Affonso Penna; le commerce y est actif pendant la bonne saison et la petite ville qui possède naturellement un organe, *O Cruzeiro do Sul*, le premier fondé dans l'Acre, est en mesure de devenir un centre important et fort habitable.

(1) Le Juruá a 1.980 kilomètres de cours, approximativement; il se jette dans l'Amazone, à quelque distance de Fonte Boa, localité qui se trouve à 276 kilomètres en amont de Teffé et à 962 kilomètres de Manaos; c'est-à-dire à plus de 2.700 kilomètres de l'embouchure de l'Amazone.

Le climat y est bon, c'est le plus salubre de tout le territoire (quoique les rives du Juruá soient généralement inondées tous les hivers), car à une petite distance des bords, où il reste quand même des terres fermes, se trouvent de nombreux endroits élevés. Ces derniers, jusqu'à présent peu habités, parce qu'il n'y existe pas d'arbres à caoutchouc, commencent à être utilisés par les patrons seringueiros pour leurs demeures.

Dans tout le département, les fièvres sont peu fréquentes; ceci, joint à la grande abondance des arbres à caoutchouc,

Maloca d'Indiens Macuchis demi-civilisés.

fait que le Haut Juruá est devenu la région la plus peuplée de l'Acre; elle approcherait, paraît-il, de 35.000 habitants. En 1905, un recensement, aussi imparfait que possible, opéré par ordre du général Thaumaturgo de Azevedo, préfet du département, donna 15.000 personnes pour les rios Juruá et Taraúca seulement.

Depuis, la population a doublé et s'est étendue sur d'autres rivières où le recensement n'est pas possible. On compte déjà, nous l'avons dit, près de 4.000 habitants à Cruzeiro do Sul, avec les seringaes voisins. Villa Thaumaturgo, à l'embouchure du Amonea, a plus de 1.500 habitants fixes, avec le seringal Minas Geraes et un autre; Villa

Branquense, sur le Juruá, compte 400 habitants à demeure; à l'embouchure du Parana dos Mouras, il y a un petit centre fixe de 300 personnes; Villa Seabra, à l'embouchure du Murú, compte 500 habitants approximativement. Ces centres, seuls, permettent un recensement relativement facile, mais la grande majorité de la population se trouve dispersée dans les seringaes.

Le Haut Juruá possède un certain nombre de grands seringaes, connus sous le nom de barracões, et près de 400 barracas ou seringaes de petits seringueiros. Il y a des seringaes, c'est le plus grand nombre, qui travaillent avec 50 à 60 hommes; mais, il en est d'autres, par exemple, sur le Jurupary, le Taraúca, le Murú, le Liberdade, le Moá, le Tejo, le Gregorio, l'Amonea et autres affluents et sous-affluents du Juruá, qui ont jusqu'à 200, 300 et parfois même 400 travailleurs. Les familles sont, en général, fort peu nombreuses et figurent à peine pour un cinquième dans le total. La raison en est que l'introduction des travailleurs dans les seringaes est presque exclusivement faite par les propriétaires et patrons seringueiros, qui vont les engager à grands frais dans les États du Nord, principalement le Ceara et le Rio Grande do Norte. Chaque travailleur amené à destination a déjà coûté au propriétaire 500 milreis. Si ce dernier a besoin de 100 hommes, il dépense de ce fait 50 contos, soit plus de 87.000 francs. S'il lui fallait amener des travailleurs ayant chacun une famille composée en moyenne de la femme et de deux enfants, il ne dépenserait guère moins de 200 contos. Les familles sont plus nombreuses dans les rivières accessibles et sur le grand fleuve, quand le transport ne revient pas à plus de 250 à 300 francs par personne.

XIV. — L'éloignement du Haut Juruá occasionne donc de gros frais aux propriétaires et récolteurs; il justifie assez la pétition adressée au Gouvernement Fédéral par une délégation d'habitants, propriétaires de cette région, demandant le détachement de ce département de ceux du Haut Acre et du Haut Purus. Ils donnent, non sans raison, comme nécessité de cette séparation, la difficulté des communications avec l'Acre et

le Purus, soit par voie fluviale, dont le voyage aller et retour peut demander quatre mois et plus, soit par voie terrestre, puisque le chemin ouvert à travers la forêt pour faire communiquer entre elles les trois préfectures est rendu inabordable une grande partie de l'année par les inondations. Cette objection tomberait si, comme le projet en a été élaboré par la Commission de Obras Federaes (1), le chemin pouvait être rendu carrossable pour un service d'automobiles spéciales.

Malgré ces difficultés, la richesse et la prospérité de cette région est indéniable ; on est surpris de la croissance continue de l'exploitation du caoutchouc qui a doublé depuis 1904 et dépasse actuellement 7.000 tonnes. La surprise augmente lorsqu'on apprend que toute cette zone du Juruà et de ses affluents, le Moá, l'Embira, l'Acurana, le Tejo, le Murú, etc., etc., dont les rives sont aujourd'hui égayées par les établissements des seringueiros, était absolument inconnue en 1896. Derrière les seringueiros sont arrivés les regatões ou marchands ambulants, comme les nomment les Brésiliens. Montés sur de faibles embarcations, ils vont de port en port, de barracão en barracão, vendant au grand dépit des patrons seringueiros les marchandises les plus variées. Ce sont les commis voyageurs des grandes et petites rivières ; ils pénètrent dans les régions les plus reculées où ils apportent avec le commerce un peu de civilisation. Les Indiens pacifiques attendent avec impatience leurs lointaines apparitions.

XV. — Il nous reste à dire quelques mots des tribus indiennes qui vivent encore en Amazonie, les unes composées d'Indiens *bravos* ou sauvages, les autres d'Indiens plus ou moins ralliés à la civilisation. Ces derniers sont très utiles comme bateliers et bûcherons dans les régions du Haut Juruá, du Purus, de l'Acre et du Beni, du Rio Negro, etc.; ils se livrent même par intermittences à l'exploitation du caoutchouc. Nous savons déjà qu'une douzaine d'États brésiliens possèdent encore des groupes plus ou moins nombreux d'Indiens, vivant dans les parties inoccupées de l'intérieur. Au Paraná, à Santa Catharina, Rio Grande do Sul, on trouve

(1) Commission fédérale d'améliorations de l'Acre ou de travaux fédéraux.

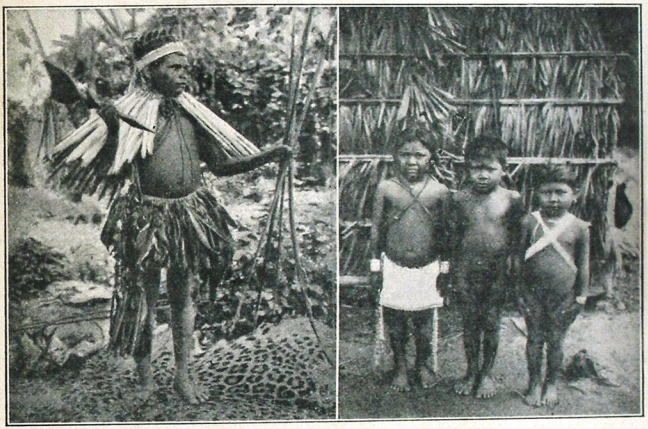
dans des aldeamentos ou villages les restes d'anciennes tribus guaranies, et à l'état sauvage des coroados ou cainguas, principalement à São Paulo dans la région comprise entre le Tiété et le Paranapanema.

Sur les frontières de Minas Geraes et de l'Espirito Santo, dans les bassins des rios Doce, Mucury et das Moças, vivent divers groupes de Botocudos, dont quelques-uns sont catéchisés par des capucins. C'est dans les États du Nord que les aborigènes sont restés le plus nombreux, en raison de l'immensité du pays et des forêts qui leur assurent un abri toujours de plus en plus précaire. Goyaz, Matto Grosso, Maranhão, Pará, Amazonas et le Territoire de l'Acre ont une population indienne relativement dense. Ce sont les Bororos, les Cayapos, les Chavantes, les Carajas, qui habitent le long du fleuve Araguaya; les Apiacas, Carupanas et Arumas, dans le Haut Madeira; les Araumas, Paumaris, Sirinizis ou Sirinéris, les Tacanas du Haut Purus, du Juruá, du Beni et de l'Acre; les Macuchis et Uapichanas du Rio Branco, pour ne citer que ceux-là, car on y pourrait joindre des centaines d'autres noms.

A proximité, et le long des rivières, les indigènes mènent l'existence nomade qui les caractérise; quelques-uns sont presque sédentaires et ont des relations fréquentes avec les civilisés, avec lesquels ils échangent contre divers objets, tissus grossiers, armes, etc., des peaux, des plumes, des herbes médicinales, etc. Les tribus les plus sauvages se livrent entre elles, dans les régions les plus reculées, des combats plus ou moins acharnés. Parfois et presque toujours à la suite de quelque incident désagréable, des indigènes qui ne demandent qu'à vivre en paix, se réunissent en bande pour attaquer par vengeance des propriétés, des expéditions ou des groupes de seringueiros. Il y a toujours à ces attaques quelques motifs, car si l'indigène brésilien est vindicatif et souvent cruel, il est surtout méfiant et provoque rarement des conflits d'où il sort toujours vaincu et sa tribu décimée, avec au cœur plus de haine et une plus vive soif de vengeance.

On conçoit difficilement, lorsqu'on en ignore les motifs

cette haine contre le blanc qui couve forcément dans le cœur de tous les Indiens bravos. C'est qu'on ne sait pas à quelle sorte de blancs, de soi-disant civilisés ils ont affaire dans le sertão lointain. Les plus honnêtes les méprisent et les considèrent comme des êtres inférieurs, à peine plus que des animaux ; les autres ne sont que des brutes ignorantes et grossières. Les Indiens ne savent pas et ne veulent pas savoir



Indiens et jeunes enfants Macuchis.

qu'il existe des blancs de qualité plus relevée ; ils voient leurs tribus réduites par les attaques, la misère et la maladie ; ils ne connaissent, le plus souvent, des habitants des frontières que ce qu'il existe de pire.

Le Gouvernement Fédéral Brésilien a cependant toujours traité les Indiens avec humanité et essayé de les amener à une civilisation relative en confiant ce soin à des missionnaires, toutefois peu nombreux pour cet apostolat. Nous avons pu nous rendre compte que les efforts dans ce sens ont produit des résultats intéressants, par exemple dans les

colonies d'Indiens établies dans le Matto Grosso par des Salésiens; par les Dominicains français, sur les rives de l'Araguaya; par des Capucins, dans la vallée du rio Doce; par des Capucins également dans le bassin du rio Branco et sur différents autres points de l'État d'Amazonas. Le cas le plus intéressant que nous ayons observé est celui de la colonie do Prata, non loin de la ligne de Bragança, dans l'État de Pará; là des Indiens Tembès se livrent à l'agriculture comme des colons, sous la direction de Pères Franciscains, dans une colonie modèle fondée par le Gouvernement de Pará.

Le grand obstacle à la civilisation relative des Indiens bravos, ou des demi-sauvages, a sa source dans les nombreux abus autorisés, ou du moins tolérés par les autorités locales, car, nous l'avons dit déjà, nous avons vu dans les États de Parana, Santa Catharina et Goyaz, de véritables chasses, des expéditions, de réelles exterminations contre des villages ou des tribus d'Indiens.

Le Gouvernement Fédéral désire depuis longtemps mettre un frein à ces excès, mais sans grand résultat, parce que les faits se passaient dans des régions fort éloignées. Une tentative intéressante vient d'être accomplie par le dernier Ministre de l'Agriculture et du Commerce du Brésil, M. le Dr R. de Miranda; il a résolu de créer à son ministère un service spécial de *catachese*, c'est-à-dire de civilisation des Indiens. L'organisation de ce service a été entreprise par le colonel Rondon, du génie brésilien, dont nous avons déjà parlé; c'est lui qui fut chef de la mission militaire chargée d'établir une ligne télégraphique entre Cuyaba, capitale du Matto Grosso, et Santo Antonio, sur le rio Madeira, expédition récemment terminée.

Au cours de cette mission qui se prolongea pendant deux ans, à travers des régions la plupart inexplorées ou mal connues, peuplées de nombreuses tribus d'Indiens encore à l'état sauvage et plus ou moins belliqueuses, le colonel Rondon a noué des relations avec toutes et a fait preuve à leur égard, même quand il aurait pu se croire en danger, d'une grande humanité et d'une habileté qui l'honorent. Ayant toujours traité ces grands enfants avec justice et

bonté, sans jamais user d'aucune contrainte envers eux, il en a été récompensé par l'affection et le respect de la plupart des tribus, dont les services volontaires, dit-il dans son rapport, lui ont été plusieurs fois précieux à l'occasion de circonstances difficiles. Le service d'organisation de Protection des Indiens ne pouvait donc tomber en des mains plus compétentes. Le programme du colonel Rondon, devenu celui du Gouvernement, consiste dans les mesures suivantes : Proté-

Indiens Uapichanas.

ger les aborigènes contre tous les abus; respecter leurs coutumes et leur organisation, sous les différents chefs qu'ils se sont choisis; ne pas user à leur égard de contrainte ni d'enseignements systématiques. Plusieurs tribus, par exemple les Parecis, de l'État de Matto Grosso, retirées dans des contrées relativement peu fertiles, vivent presque exclusivement de chasse et de pêche : il convient de leur proposer de s'établir dans des régions plus favorables, dont la propriété leur sera formellement reconnue et où la facilité de produire des récoltes leur suggérera, avec un peu d'aide, l'idée de s'oc-

cuper d'élevage et d'agriculture, comme le font déjà quelques-uns. Le Gouvernement Fédéral leur fournira gratuitement du bétail, des semences, des instruments agricoles et les outils les plus nécessaires.

On ne peut espérer que tous les Indiens s'élèvent au niveau de la population civilisée, mais ils se transformeront graduellement en agriculteurs et en éleveurs lorsqu'ils seront assurés de bons traitements. Les Indiens sont peu disposés et naturellement peu habitués à produire un travail assidu, mais ils rendent déjà de grands services dans diverses occupations, telles que l'abatage des forêts pour le défrichement du sol, l'extraction du caoutchouc, comme porteurs ou bateliers. L'importance des services, d'abord intermittents, augmentera nécessairement à mesure que s'accentueront et s'étendront les mesures destinées à les protéger et à les instruire.

Il serait curieux et beau, et nous n'osons y croire, de voir les derniers aborigènes, les descendants des fiers Tupinambas, s'associer aux descendants des rudes conquérants qui, du littoral, les refoulèrent peu à peu vers les forêts amazoniennes, pour mettre ensemble en valeur les richesses innombrables et inépuisables d'une des plus riches contrées du globe.

AMAZONAS
GOVERNO DO ESTADO

Comunicado

A disponibilização (gratuita) deste acervo, tem por objetivo preservar a memória e difundir a cultura do Estado do Amazonas e da região Norte. O uso deste documento é apenas para uso privado (pessoal), sendo vetada a sua venda, reprodução ou cópia não autorizada. (Lei de Direitos Autorais – Lei n. 9.610/98.

Lembramos, que este material pertence aos acervos das bibliotecas que compõe a rede de Bibliotecas Públicas do Estado do Amazonas.

Contato

E-mail : acervodigitalsec@gmail.com

Av. Sete de Setembro, 1546 - Centro
69005.141 Manaus - Amazonas - Brasil
Tel.: 55 (92) 3131-2450
www.cultura.am.gov.br

Secretaria de
Cultura